

Att bygga Malmö helt

En kritisk diskursanalys av social hållbarhet som den
sista pusselbiten i Malmös stadsomvandling,
genom exemplet Amiralsstaden



En masteruppsats i Landskapsarkitektur av
Ylva Hartman Magnusson och Elsa Karlberg

“Att bygga Malmö helt” - En kritisk diskursanalys av social hållbarhet som den sista pusselbiten i Malmös stadsomvandling, genom exemplet Amiralsstaden

“Making Malmö complete” - A Critical Discourse Analysis of Social Sustainability as the last Piece of the Puzzle in Malmös Urban Renewal Project, seen through Amiralsstaden

Hartman Magnusson, Ylva
Karlberg, Elsa

| | |
|-------------------------|--|
| Handledare: | Eva Kristensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning |
| Bitr handledare: | Johan Pries, Lunds Universitet, Historiska institutionen |
| Bitr handledare: | Carina Listerborn, Malmö Högskola, Institutionen för urbana studier |
| Examinator: | Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för stad och land, landskapsarkitektur |
| Bitr examinator: | Carola Wingren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning |

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: A2E
Kurstitel: Master Project in Landscape Architecture
Kurskod: EX0775
Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2016
Omslagsbild: Elsa Karlberg
Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Social hållbarhet, attraktivitet, kommunal planering, governance, Malmö, Amiralsstaden, kritisk diskursanalys, kritisk urbaneografi, planeringsteori

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Malmö, april 2016

Efter fem månaders intensivt (och i stora drag lustfyllt) arbete står vi nu här med en färdig masteruppsats och många nya insikter. Som avslutning på fem års studier i landskapsarkitektur har arbetet med föreliggande uppsats varit både sammanfattande, klargörande och till viss del oroväckande. Sammanfattande i den mening att vi fått "svar" på flera av de frågor vi ställt oss under utbildningen kring ideologiska aspekter av stadsbyggande. Det är uppenbart för oss att inga planerings- eller designbeslut kan tas utan att den som tar beslutet därigenom placerar sig *i förhållande till* politisk-ideologiska tendenser och konflikter. Klargörande har arbetet varit då begrepp som ständigt cirkulerar som värdeladdade och önskvärda som inslag i plan- eller gestaltungs-förslag i någon mån klätts av, om än inte definierats. Ett viktigt exempel på dessa ord är förstås just *social hållbarhet*. Oroväckande framstår våra lärdomar utifrån de hegemoniska drivkrafter som både begränsar och i någon mån förvränger offentligt arbete för allmänintresse och rättvisa. Hur vi som planerare och landskapsarkitekter väljer att förhålla oss till detta i vårt framtida yrkesutövande återstår att utforskas.

Avslutningsvis vill vi tacka våra eminenta handledare: Eva Kristensson, Carina Listerborn och Johan Pries. Ert stöd och era synpunkter under arbetets gång inte kan överskattas. Tack! En extra hälsning skickar vi till Johan, som tagit sig tid långt utöver de handledningstimmar han tilldelades.

Ylva Hartman Magnusson



Elsa Karlberg



Title

Making Malmö complete - A Critical Discourse Analysis of Social Sustainability as the last Piece of the Puzzle in Malmö's Urban Renewal Project, seen through Amiralsstaden

Abstract

This Master's thesis is based on a text study of public documents concerning social sustainability and urban development through the densification project of Amiralsstaden in eastern Malmö. Amiralsstaden is the focus because of the municipal ambition of it being a 'model project' for socially sustainable urban development. This ambition should be understood as a response to the results of the Commission for a Socially Sustainable Malmö report (2013) that described a crisis concerning social inequality in the city of Malmö. In this thesis municipal formulations and interpretations of aspects of social sustainability in relation to urban development exemplified by Amiralsstaden are investigated. These conceptions of social sustainability are discussed in relation to theories of neoliberalization of public interest and democracy and in relation to city planning. The methods utilized are text analysis and non-structured observations. The material is then analyzed through critical discourse analysis. We discuss the discursive practices that produce and reproduce the conceptions of social sustainability that constitutes the perceived role of the municipality and the private sector in regards to urban development. We discuss the perceived importance of attractiveness and city-branding through storytelling for 'successful' and socially sustainable urban development. Furthermore, we relate these logics the social practices with which they stand in a dialectical relationship. Our analysis shows several problematic aspects of planning for social sustainability conceptualized by Malmö municipality, including risk of gentrification and an economization of the concept of public interest. The formulations and conceptions of social sustainability are mainly articulated through logics of economization and neoliberal aspects of public private partnerships and attractiveness. This is done while formulating goals such as social sustainability and other concepts linked to the welfare state. We find some opposing concepts but overall a lack of interdiscursive challenges to a neoliberal logic thus signalling only a small window for contradictive hegemonic struggle.

Keywords

Social sustainability, attractiveness, municipal planning, governance, Malmö, Amiralsstaden, critical discourse analysis, critical urban geography, planning theory

Social hållbarhet, attraktivitet, kommunal planering, governance, Malmö, Amiralsstaden, kritisk diskursanalys, kritisk urbangeografi, planeringsteori

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Kapitel 1. Inledning | 7 |
| 1.1 Malmö - en stad i social kris? | 7 |
| 1.2 Syfte | 9 |
| 1.3 Frågeställningar | 9 |
| 1.4 Avgränsningar | 10 |
| 1.5 Material | 11 |
| 1.5.1 Dokument om social hållbarhet i stadsbyggande i Malmö | 12 |
| 1.5.2 Observationer från två möten den 4 november respektive 10 december 2015 | 13 |
| 1.5.3 Dokument rörande Amiralstaden | 14 |
| 1.6 Disposition | 15 |
| Kapitel 2. Bakgrund: Amiralstaden och Malmökommissionen | 16 |
| 2.1 Kommission för ett socialt hållbart Malmö | 17 |
| 2.1.1 Amiralstaden | 19 |
| Kapitel 3. Teoretisk referensram | 24 |
| 3.1 Kritisk Diskursanalys (CDA) | 24 |
| 3.2 Kritisk urbangeografi | 26 |
| 3.3 Planeringsteori | 27 |
| 3.3.1 <i>Policy</i> och det fysiska | 28 |
| 3.4 Sammanfattning och reflektion | 29 |
| Kapitel 4. Tidigare forskning | 30 |
| 4.1 Neoliberal tendenser inom stadsstyret | 30 |
| 4.1.1 Konsensus - demokratins motsats? | 30 |
| 4.1.2 Governance | 31 |
| 4.1.3 Homo oeconomicus och social <i>policy</i> | 32 |
| 4.2 Social hållbarhet i den neoliberal staden | 33 |
| 4.2.1 Fysisk planering och social hållbarhet | 34 |
| 4.3 Malmö blir (socialt) hållbart | 36 |
| 4.3.1 Nutidshistoria, Malmös skiftande identitet | 36 |
| 4.3.2 Fortsatt förändring, Malmö blir (socialt) hållbart | 37 |

| | |
|---|----|
| Kapitel 5. Metodologi..... | 41 |
| 5.1 Faircloughs tredimensionella modell..... | 41 |
| 5.2 Analytiskt tillvägagångssätt..... | 43 |
| 5.2.1 Analys av Malmödokument..... | 44 |
| 5.2.2 Möte 1 och 2: Ostrukturerad observation..... | 45 |
| 5.2.3 Analys av dokument om Amiralstaden | 45 |
| 5.3 Metoddiskussion, etik och reflektion | 46 |
| Kapitel 6. Analys | 48 |
| 6.1 Analysnivå 1: Text och diskursiv praktik | 48 |
| 6.1.1 Analys av dokumenten om Malmö..... | 48 |
| 6.1.2 Analys av möte 1 och möte 2..... | 57 |
| 6.1.3 Analys av dokument rörande Amiralstaden | 60 |
| 6.1.4 Sammanfattning av analysnivå 1 | 68 |
| 6.2 Analysnivå 2: Social praktik | 69 |
| 6.3 Slutsatser och resultat | 72 |
| Kapitel 7. Diskussion | 76 |
| 7.1 Den socialt hållbara planeringens gränser..... | 76 |
| 7.2 Metareflekction..... | 78 |
| 7.3 Förslag på fortsatta studier..... | 80 |
| Referenslista..... | 82 |
| Bilaga 1. | 89 |

Kapitel 1. Inledning

1.1 Malmö - en stad i social kris?

Malmö är en ung, global och modern stad med flera år av fantastisk utveckling bakom sig. Stadens omvandling från industristad till kunskapsstad och till det Malmö vi känner i dag, har skapat goda förutsättningar för fortsatt framgång. Malmö har höga ambitioner om att vara en tät, grön och nära stad vad gäller miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. [...] Etableringen av Malmö högskola och bostadsmässan Bo01 i Västra hamnen har haft avgörande betydelse som start på den positiva utvecklingen. Därtill har ett antal mycket betydelsefulla infrastrukturinvesteringar som Öresundsbron, Citytunneln samt stationerna Triangeln och Hyllie betytt mycket för att utveckla Malmö till en regional motor och en attraktiv, klimatsmart storstad. (Malmö stad, 2015e, s. 6)

Berättelsen om Malmös omvandling från krisande industristad till blomstrande kunskapsstad med internationell lyskraft kan knappast ha undgått någon av stadens invånare. Redan före millennieskiftet arbetade kommunen med att formulera den berättelse som skulle genomsyra hela organisationen, inklusive den kommunala budgeten (Hartman Magnusson & Karlberg, 2014; Möllerström, 2011; Dannestam, 2009). Fysiska planeringsingrepp¹ spelade en avgörande roll för att driva berättelsen *och* den ekonomiska utvecklingen framåt i Malmö. Dessa projekt förväntades också fungera som ett sätt att uppfylla kommunens sociala åtaganden (Hartman Magnusson & Karlberg, s. 31). Logiken lyder som följer: genom att göra Malmö attraktivt (både ur fysiska och ekonomiska hänseenden) lockas resursstarka invånare och kreativa företagare som genom att betala skatt, konsumera och skapa arbetstillfällen, lyfter *bela* Malmö (Hartman Magnusson & Karlberg, 2014; Möllerström, 2011). Denna linjära framgångsstrategi ifrågasattes med stor tyngd genom rapporten *Malmös väg mot en hållbar framtid. Hälsa, välfärd och rättvisa* (2013) författad av Kommission för ett socialt hållbart Malmö (hädanefter kallad *Malmökommissionen*). Rapporten belyser stora skillnader i hälsa och välfärd inom staden. Exempelvis återfinns stora skillnader i livslängd mellan Malmös stadsdelar² och arbetslösheten är högre än riksgenomsnittet³ (Stigendal & Östergren, ss. 14, 69). Stadens ojämlikhet kan även läsas utifrån etniska grupper, där klass och etnicitet ofta sammanfaller (ibid., s. 46). Det nationella problemet med bostadsbrist drabbar dessutom Malmös befolkning som helhet. Den årliga nybyggnationen i Malmö motsvarar långt ifrån behovet utifrån årlig inflyttning

¹ Se exempel i ovanstående citat.

² För män 5,4 år och för kvinnor 4,6 år, uppgifter ur Malmökommissionens rapport.

³ Andelen arbetslösa i åldrarna 16-64, inskrivna på arbetsförmedlingen i Malmö 2014 var 10.5%, riksgenomsnittet för samma grupp och år var 6.3% (Malmö stad, 2014a, s. 9). I en artikel i Sydsvenskan berättar Tapio Salonen, professor i socialt arbete, att Malmö är mer socioekonomiskt ojämlikt än andra svenska storstäder som Stockholm eller Göteborg (Häggström, 2012).

(Länsstyrelsen, 2015) och hemlösheten har nästan fördubblats från 2003 till 2012⁴ (s. 69; Malmö stad, 2014a, s. 9). Rapporten formulerar en berättelse om en social kris som drabbar staden hårt och ytterst resulterar i frågor om liv och död.

Malmökommissionens arbete uppmärksammades stort nationellt, tilldelades Sveriges arkitekters Planpris år 2014 och flera kommuner har tillsatt liknande kommissioner i dess kölvatten (Malmö stad 2, online). Rapporten förordar en kursändring rörande det kommunala stadsutvecklingsarbetet där insatser på social hållbarhet ska ses som investeringar. Implicit förväntas förstås investeringar ge en viss avkastning. Att förbättra hälsan för kommunens mest utsatta invånare resulterar dels i minskade utgifter på det sociala skyddsnätet och dels i att Malmö blir en mer *attraktiv* stad (Malmö stad, 2015e, s. 19). Kommissionens resultat och strategier har även gjort stort avtryck i Malmös kommunala organisation (Balkfors, s. 9; Malmö stad, 2015c, s. 11). Efter inlämnad slutrapport har kommunstyrelsen tagit vidare Malmökommissionens rekommendationer och initierat ett brett och institutionsövergripande arbete för att öka den sociala hållbarheten (Malmö stad, 2015a). Satsningen sägs "revolutionera" (se 6.1.2.1 *Möte 1: Malmös väg mot social hållbarhet - med Malmökommissionen som härstång*) hela den kommunala organisationen och de sociala målen och målsättningarnas breda anslag är i viss mån nytt för Malmö stad (Malmö stad, 2015e, s. 22).

Tidigare forskning kring hur hållbarhet (i fallet nedan; *ekologisk*) använts i Malmös kommunala planering visar att krisformuleringar fungerat som ett sätt att öppna upp för förändringar, där *kris* istället blivit *möjlighet*:

[krisen] tolkades och användes [...] diskursivt och den utgör fortfarande den fond gentemot vilken nya satsningar formuleras. Den diskursiva inramningen av krisen skapade ett handlingsutrymme för de centrala aktörerna att initiera visioner och nya strategier, ett handlingsutrymme som kanske hade varit svårt att få till stånd annars (Dannestam, s. 115)

Holgersen (2014) resonerar på liknande sätt och menar dessutom att kapitalets kriser i Malmö har resulterat i mycket stora fysiska ingrepp i staden:

The history of Malmö can nicely be presented through buildings. Some things in the city represent processes in outstanding ways. The Kockum Crane and Turning Torso were materializations and symbols of the proud and successful industrial and post-industrial Malmö, respectively. (Holgersen, s. 16)

Utifrån dessa resonemang menar vi att ett nytt möjlighetsfönster skapats genom Malmökommissionens berättelse om stadens *sociala kris* eftersom kriser uppmanar till kraftfulla interventioner för att lösas. Detta, i samklang med kommunens visioner för hur den sociala krisen ska lösas, utgör utgångspunkten för denna uppsats undersökande. Vi granskar vilka *möjligheter* och *begränsningar* inom ramen för den fysiska planeringen som uppstår när kommunen formulerar sin berättelse om den socialt hållbara staden och dess kriser. Vissa, men långt ifrån alla, av kommunens

⁴ Antalet hemlösa har gått från 531 (2003) till 997 personer (2012) enligt Malmökommissionens statistik.

nuvarande strategier för att stävja den ojämlika utvecklingen återfinns inom den fysiska planeringens område. Det storskaliga projektet Amiralstaden (se *Kapitel 2*) framhålls i flera kommunala dokument som det fysiska svaret på hur staden ska tackla den sociala (o)hållbarheten (se ex Malmö stad, 2015e). Malmökommissionens rapport lyfter också fram Amiralstaden som ett av två “modellprojekt där kommissionens rekommendationer omsätts praktiskt med nya innovativa arbetsformer och strukturer” (Stigendal & Östergren, s. 73)⁵. Projektet kan förklaras som ett stadsbyggnadsexperiment där kommunen vill uppmuntra och inspirera till nytänkande inom socialt hållbart stadsbyggande. Det fysiska huvudsyftet med projektet är att minska den barriär som bilvägen Amiralsgatan utgör och som idag delar Rosengård på mitten. Hur detta projekt sägs bidra till ökad social hållbarhet utgör grunden för vår undersökning. Genom detta exempel ämnar vi kasta ljus över vilken roll social hållbarhet spelar inom samtida planering.

1.2 Syfte

Vi har fyra syften med denna uppsats. Ett första syfte är att granska hur Malmö stad diskursivt agerar inom stadsbyggnad, för att bemöta stadens fördjupade sociala klyftor. Via projektet *Amiralstaden* undersöker vi hur den diskursiva betydelsen av social hållbarhet ska implementeras fysiskt. Vårt andra syfte är att genom dessa geografiska nedslag (i Malmö och mer specifikt Amiralstaden) undersöka huruvida hållbarhetsprojekt av social karaktär kan vara produktivt för fördjupandet av neoliberalismen i staden. Ett tredje syfte är att bidra till en diskussion om var “gränsen för det möjliga” inom samtida planering sätts genom diskurser kring social hållbarhet och byggande. Slutligen är vårt fjärde syfte, som en återkoppling till våra tidigare studier, att belysa planerarens begränsningar och möjligheter. Detta handlingsutrymme åsyftar främst planerarens spelrum i förhållande till politikerna men vi hoppas också bidra till en ökad förståelse för vårt yrkes ideologiska implikationer, något vi saknat under vår utbildning⁶.

1.3 Frågeställningar

- Vilka företeelser ses som delar av en socialt hållbar stad enligt Malmö stads offentliga dokument, utifrån ett fokus på fysisk planering?
- Hur uttrycks Malmö stads formuleringar om social hållbarhet genom stadsdelen Amiralstaden?
- Hur förhåller sig Malmö stads tolkning av social hållbarhet till en global neoliberal utveckling?

⁵ Amiralstaden utgör en del i ett omfattande stadsutvecklingsarbete som pågår i Rosengård, bland annat genom projektet Rosengårdsstråket.

⁶ För en fördjupad diskussion, se avsnitt 7.2 *Metareflekation*.

Frågorna ovan ämnar vi ge svar på genom denna uppsats. Resultaten på de två första frågeställningarna finner vi i analysens första del 6.1 *Analysnivå 1: Text och diskursiv praktik* medan den sista besvaras genom 6.2 *Analysnivå 2: Social praktik*.

1.4 Avgränsningar

I denna uppsats fokuserar vi på det fortsatta arbetet med Malmökommissionens åtgärdsförslag rörande *boendemiljö och stadsplanering* (Stigendal & Östergren, s. 54). Uppsatsens geografiska fokus är Malmö, men vi menar att det lokala, i sin originalitet, kan spegla stadsplaneringens utveckling i en större kontext. Tidsmässigt placerar vi vår analys under just de, i skrivande stund, tre åren som passerat sedan Malmökommissionen presenterade sina förslag för utvecklingen av Malmö i en socialt hållbar riktning (2013). Valet av tidsspann beror på att den hållbarhetsdiskurs, som utgjort en viktig del i Malmös identitet sedan tiden runt etableringen av Öresundsbron och Bo01 (Nylund, 2012), under de senaste åren allt mer kommit att fokusera på den sociala aspekten av begreppet (Gressgård, 2015). Malmökommissionens resultat belyser den ökande ojämlikhet som de senaste åren i allt högre utsträckning präglat staden, detta *trots* den framgångshistoria som berättats om Malmös väg ur 1990-talets industriella kris. Just social hållbarhet presenteras av kommunen som den sista pusselbiten i stadsbygget, det som ska *bela staden* (Malmö stad, 2014b). I just Malmö har byggande som ett sätt att hantera kriser resulterat i mycket stora fysiska ingrepp i staden (se exempelvis Baeten, 2012; Dannestam, 2009 och Holgersen, 2014). Detta gör Malmö till en tacksam plats för undersökningar av det byggdas förhållande till det sociala och politiska. Vi undersöker vad social hållbarhet konkret betyder när ett socialt hållbart flaggskepp planeras. Vår röda tråd rörande exemplet Malmö är *berättelsen* om staden och hur den samverkar med den fysiska planeringen i ett konkret exempel. Amiralstaden befinner sig ännu på utrednings- och visionsstadiet. Det hade naturligtvis varit önskvärt att kunna analysera faktiska fysiska utfall av projektet, men det finns ännu inga detaljplaner för nybyggnation inom området för Amiralstaden. Dock menar vi att *visionerna för* den socialt hållbara Amiralstaden är tillräckligt laddade med betydelse för att de ska vara intressanta att granska i sig. I uppsatsens slutskede publicerades ytterligare ett dokument kring arbetet med Amiralstaden⁷; *Amiralstaden. Hösten 2015* (Malmö stad och DIS/ORDER). Vi har inte inkluderat materialet i vår undersökning på grund av den sena publiceringen.

Planeringsmässigt fokuserar vi i denna uppsats på fysisk planering inom offentlig sektor. Detta baseras på det offentliga demokratiska ansvar. Vi avser inte att göra en utredning av vad Malmö stad *bör* göra inom spännvidden fysisk planering och social hållbarhet utan istället undersöka hur kommunen diskursivt placerar sig inom fältet. I uppsatsen använder vi begreppet neoliberalism baserat på den förståelse vi fått via exempelvis Brown (2015) och Baeten & Tasan-Kok (2012). Detta innebär att neoliberalismens karaktär och betydelse varierar utifrån kontext (se exempelvis Brown, s. 20). I fallet Malmö har neoliberal logik integrerats genom ekonomifiering av välfärdens sociala

⁷ Sammanställningen är genomförd i samarbete mellan Miljöförvaltningen Malmö stad, Innovationsplattform Malmö sydost och landskapsarkitektbyrån DIS/ORDER. (Malmö stad och DIS/ORDER, 2015)

anspråk. Enligt Brown innebär denna sammanslagning att neoliberal tendenser motiveras genom välfärdens legitimitet: “through techniques of governance usurping a democratic with an economic vocabulary and social consciousness” (ss. 20-21). Vi använder alltså inte begreppet som en total omdaning av tidigare ekonomiska strukturer och inte heller som en omskrivning för kapitalism.

Slutligen vill vi framhäva ett synsätt (och en avgränsning) vi burit med oss i arbetet med denna uppsats. Berättelsen *om* något är något annat än rena fakta. Vårt mål är inte att utreda hur väl berättelsen om Malmö överensstämmer med “verkligheten”. Mot bakgrund av vårt val av teori är denna verklighetssyn också en grundläggande ståndpunkt. Hart beskriver i introduktionen till *Disabling Globalization. Places of Power in Post-Apartheid South Africa* (2002) sin syn på *historieskapande* och *historietolkande*. Vi instämmer i Harts synsätt och beskrivning av utgångspunkten för analys av stora berättelser på en lokal nivå:

Our efforts to remake the future depend crucially on how we remember - and forget - the past [...] Histories of place are never just a straightforward accounting of ‘the facts’ [...] they are always multiple, contested, deeply politicized, produced in specific contexts, and made to serve the needs of the present. Yet this is precisely the point: our reconstructions and comparisons of local histories and translocal connections were animated by the political imperatives of a very particular [...] political moment (Hart, s. 9)

1.5 Material

Metoden i uppsatsens analysdel är baserad på Faircloughs tredimensionella modell för undersökning av text inom ramen för kritisk diskursanalys (se kapitlet 5.1 *Metodologi*). Som en följd av valet av analysmetod består alltså vårt material av *policy*dokument och möten med Malmö stad som avsändare. Dessa *policy*dokument analyseras med hjälp av ett teoretiskt ramverk med grunden i kritisk urbanteori samt planeringsteori. I kapitel 6.1 *Analysnivå 1* granskar vi dessa offentliga utsagor med Malmö stad som avsändare. Dokumenten rör kommunens ambitioner för social hållbarhet inom ramen för fysisk planering samt för Amiralstaden i synnerhet. Vi använder oss också av våra egna observationer vid två olika möten under slutet av 2015. Totalt granskar vi tre strategidokument rörande Malmö stads fysiska planeringsansatser inom social hållbarhet (Malmö stad 2014b; Malmö stad 2015e; Malmö stad 2015c). Vidare granskar vi två dokument rörande Amiralstaden (Malmö stad 2015b; Malmö stad & Svensson, 2013), samt beskriver hur samtalen fördes på de två mötena. Urvalet av analysmaterial har baserats på följande kriterier: Tidsperiod (*post-Malmökommissionen* - idag), Malmö stad som direkt eller indirekt avsändare, samt relevans för ämnet (d.v.s. social hållbarhet inom ramen för fysisk planering)

Inblick i tillgängligt material har erhållits via de möten arrangerade av Malmö stad vi deltagit i, via tips från tjänstemän på Malmö stad och även via kommunens hemsida. Vi har tagit del av betydligt fler dokument än de fem som slutligen behandlas i analysen. Urvalet är baserat på diskussion oss emellan samt i vissa fall med stöd av handledare. De analyserade dokumenten och mötesutsagorna

är utvalda, då vi anser att de belyser kommunala prioriteringar. Samtidigt speglar de en bredare bild av hur Malmö vill marknadsföra sig som socialt hållbart i ett nationellt sammanhang och hur de sociala hållbarhetsaspekterna mer specifikt lanseras som en del av stadens arkitektoniska målsättningar. Vi har sett det som en fördel om dokumenten utgör ett underlag för vidare beslut. Dokumenten om Amiralstaden har valts utifrån hur ingående de beskriver kommunens ambitioner, ledord och värden för området. I dagsläget finns inga mer detaljerade planer för den nya stadsdelen tillgängliga.

Utifrån vår tidsbegränsning granskar vi alltså inte den senaste översiktsplanen (från 2012) utan inriktar oss istället på det arkitektoniska tillägget (från 2014) till översiktsplanen. Dock presenterar vi i kapitel 4. *Tidigare studier* en artikel om semantiska förändringar i Malmös översiktsplaner rörande rättvisa och social hållbarhet författad av Nylund (2012). Flera av de tidigare studier om Malmö som vi presenterar är utgivna under de senaste fem åren men baserar sig på undersökningar gjorda tidigare. Vi ser inte detta som ett problem då vi granskar en process som pågått länge, men som vi menar fått en större betydelse och tyngd i den kommunala organisationen efter publiceringen av Malmökommissionen.

1.5.1 Dokument om social hållbarhet i stadsbyggande i Malmö

I detta avsnitt presenterar vi tre dokument som är tongivande angående vad kommunen anser möjligt och/eller önskvärt inom ramen för fysisk planering och social hållbarhet. Dessa dokument utgör analysmaterialet i avsnitt 6.1.1 *Analys av dokumenten om Malmö* där kommunens generella förhållningssätt till fysisk planering och social hållbarhet undersöks. De aktuella dokumenten är dels; *Malmö stads kunskapsunderlag till Sverigeförhandlingen. Nyttobeskrivningar till följd av höghastighetstågsutbyggnad och storstadssatsningar* (2015), dels den i skrivande stund aktuella kommunbudgeten; *Budget 2015. Med plan för 2016-2020* (2015) samt ett komplement till ÖP 2012; *Arkitekturstaden Malmö. Tillägg till översiktsplan för Malmö. Samrådsförslag, Juli 2014* (2014). I analysen refererar vi till de tre aktuella analysdokumenten på följande sätt:

- a) *Arkitekturstaden Malmö. Tillägg till översiktsplan för Malmö. Samrådsförslag, Juli 2014* (2014) = ARK
- b) *Budget 2015. Med plan för 2016-2020* (2015) = BUD
- c) *Malmö stads kunskapsunderlag till Sverigeförhandlingen. Nyttobeskrivningar till följd av höghastighetstågsutbyggnad och storstadssatsningar* (2015) = SVE

Dokument till Sverigeförhandlingen, *Malmö stads kunskapsunderlag till Sverigeförhandlingen. Nyttobeskrivningar till följd av höghastighetstågsutbyggnad och storstadssatsningar* (2015), vänder sig till regeringen i förhandlingen om var den planerade snabbtågslinjen (Stockholm, Göteborg och söderut, eventuellt Malmö) kommer att dras. Avsändare är Malmö stad, som i samverkan med Region Skåne, Lunds kommun, Helsingborg stad och andra skånska kommuner, tagit fram

rapporten. Under vårt arbete med föreliggande uppsats presenterades (februari, 2016)⁸ ett första förslag som innebär att Malmö stad kommer kunna nås per tåg från Göteborg och Stockholm inom 2-2,5 timmar. Malmö stad lägger i dokumentet stor vikt vid möjligheten att kunna koppla samman denna nya snabbtågsbana med den planerade återöppningen för persontrafik av Kontinentalbanan som beskrivs som viktig för Amiralsstadens tillblivande. Således är den sociala hållbarheten av stor vikt vid Malmö stads argumentation för att förmedla betydelsen av regeringens gröna ljus för fortsatta fysiska investeringar samt Amiralsstadens roll i en nationell regionaliseringskontext. För en mer utvecklad beskrivning av förutsättningarna för Amiralsstadens vidareutveckling se avsnitt 2.1.1 *Amiralsstaden*. Valet att analysera Malmö stads senaste budget, *Budget 2015. Med plan för 2016-2020* (2015), baserar sig på att vi dels ser det som relevant utifrån dess roll som styrinstrument, men också för att spåra de ekonomiska prioriteringar som ligger till grund för valet av insatser kring social hållbarhet. Då budgeten sätts av kommunfullmäktige och skall fungera vägledande i alla kommunala instanser får dess formuleringar och prioriteringar resonans i alla kommunens strategidokument under året. Vi kommer fokusera på diskurser rörande social hållbarhet i det fysiska stadsutvecklingsarbetet och se på hur de beskrivs. *Arkitekturstaden Malmö* (2014) utgör ett tillägg till kommunens översiktsplan från 2012 där kommunen mer ingående presenterar sina ambitioner för stadens arkitektoniska utveckling. Dokumentet utgör ett styrdokument för fysiska interventioner i stadsbilden och presenterar en matris för kommunens arkitektoniska mål. Vidare skall det fungera både informerande och diskussionsväckande samt trycka på det byggdas vikt i staden. Vi menar att detta dokument (Malmö stad, 2014b) kompletterar de föregående, då det mer konkret fokuserar på betydelsen av det fysiskas relation till det sociala och ekonomiska samt vilken koppling detta har till stadens image.

1.5.2 Observationer från två möten den 4 november respektive 10 december 2015

Under de inledande månaderna av vårt arbete besökte vi ett antal möten arrangerade av eller i samarbete med Malmö stad. De två möten som vi använder i vår analys var dels ett frukostmöte arrangerat av ISU⁹ den 4 november 2015 på Kommendanthuset i Malmö och dels eventet *Slutkonferens Områdesprogrammet för ett socialt hållbart Malmö* den 10 december 2015 i SUS¹⁰ Jubileumsaula (hädanefter kallat *möte 1* och *möte 2*). Temat för möte 1 var *Malmöns väg mot social hållbarhet - med Malmökommissionen som hävstång*. Möte 2 var mer formellt till sin karaktär och drog mycket folk, främst inom ramen för kommunala verksamheten. Vårt initiala syfte med att besöka mötena var att få kontakter inom kommunen och dess samarbetspartners samt att placera oss mitt i det i allra högsta grad pågående arbetet med att implementera Malmökommissionens rekommendationer i det kommunala arbetet. Vi var också intresserade av att se hur samstämmigt

⁸ Se exempelvis artikeln *Kritik mot alltför snabb snabbtågsprocess* i Sydsvenskan (Magnusson, 2016).

⁹ Institutet för hållbar stadsutveckling, "en samverkansplattform mellan Malmö stad och Malmö högskola som arbetar för att utveckla Malmö till en ledande kunskapsstad inom hållbar stadsutveckling, såväl ekologiskt, socialt, ekonomiskt som kulturellt." (Institutet för hållbar stadsutveckling, 2016)

¹⁰ Skånes universitetssjukhus.

bilden av processen för social hållbarhet presenterades. Mötena kom även att fungera som en ingång till vårt arbete och påverkade den riktning som uppsatsen tagit. Utifrån vår syn på text som varande all form av språklig kommunikation (Fairclough, 1992) ser vi på Malmö stads kommunikation i dessa mötessammanhang som representativa och konstituerande för hållbarhetsdiskursen på samma sätt som de tidigare nämnda offentliga dokumenten.

1.5.3 Dokument rörande Amiralsstaden

Nedan presenterar vi de två dokument kring projektet Amiralsstaden som vi analyserar i avsnitt 6.1.3 *Analys av dokument rörande Amiralsstaden*. I analysen förenklas dokumentens titel enligt nedan:

- a) *Amiralsstaden: från delande motorväg till delande stadsgata* (2013) = AM1
- b) *Beslutsunderlag - Amiralsstaden/Next stop Rosengård* (2015) = AM2

Analysen av dessa sker mot bakgrund av de teman vi funnit i dokumenten om kommunens generella syn på social hållbarhet inom fysisk planering samt under våra två observationer. Dokumentet *Amiralsstaden - Från delande motorväg till delande stadsgata* (2013) är en presentation av en så kallad “förstudie” för Amiralsstaden. Studien är signerad CaseLab och Malmö stad. CaseLab är ett företag som drivs av Anders Svensson (tidigare Delegationen för hållbara städer) via vilket han fått konsultuppdraget att ta fram underlag för Amiralsstaden av Malmö stad. Dokumentet fungerar som en informerande och entusiasmerande presentation av Amiralsstaden och “användes i första hand som beslutsunderlag för Malmö stad att gå vidare med en förstudie”¹¹ (Svensson, personlig kommunikation, 16 mars 2016). Stor vikt läggs vid behovet av ökad attraktivitet för Rosengård och därigenom Malmö. *Beslutsunderlag - Amiralsstaden/Next stop Rosengård* (2015) är mer officiellt i sin karaktär än det föregående dokumentet. Detta dokument agerar som underlag vid samråd kring projektet med Malmö stad som avsändare och politiker och tjänstemän som tänkta mottagare. På dokumentets åtta sidor presenteras bland annat fakta, målsättning, budget samt preliminär tidsplan för Amiralsstaden med syfte att fungera som underlag vid beslut om godkännande av projektets uppstartsfas. Stor vikt läggs vid hur en innovativ organisationsform ska utvecklas kring Amiralsstaden för att senare kunna fungera som modell och förebild vid liknande projekt. Vi menar att dessa två dokument kompletterar varandra i och med att de har olika fokus: attraktivitet och formen för privat-offentliga samarbeten. Detta är grundstenar i Amiralsstadens identitet och funktion, något vi granskar närmare i kapitel 6. *Analys*.

Amiralsstaden: från delande motorväg till delande stadsgata (2013) är det enda av de analyserade dokumenten som inkluderar bilder med en tydlig koppling till texten. I analysen beskrivs det visuella budskapet och exemplifieras med ett några av dokumentets bilder. För att bildernas sammanhang i publikationen ska vara tydligt publicerar vi hela uppslag ur dokumentet.

¹¹ “[...] innehållet i rapporten spreds också på en del seminarier och workshops externt, tex möten med fastighetsägare och näringsidkare i Rosengård” (Svensson, personlig kommunikation, 16 mars 2016).

1.6 Disposition

I kapitel 2. *Bakgrund* presenterar vi relevant information för att förstå av uppsatsens specifika fall som sedan behandlas i analysdelen. Här gör vi en sammanfattning av Malmökommissionen och kommissionens förslag på fysiska åtgärder för att minska ojämlikhet i hälsa. Ett av dessa förslag är projektet *Amiralsstaden* vilket vi även beskriver. I kapitel 3. *Teori* presenteras uppsatsens teoretiska referensram. Kapitel 4. *Tidigare forskning* återger tidigare studier rörande ämnen som sprider ljus över vår förståelse av viktiga begrepp och skeenden som är väsentliga för vår analys. Kapitlet inleds med forskningsfokus av bred ansats, kring neoliberal tendenser inom stadsstyret och aspekter av social hållbarhet i den neoliberal staden, för att slutligen landa i forskning rörande Malmö. Vidare, I kapitel 5. *Metodologi*, utvecklar vi den teoretiska grunden för vår analysmetod (*critical discourse analysis*, fortsättningsvis CDA) samt beskriver metodologin för uppsatsens analysarbete. Kapitel 6. *Analys* utgörs av analysen av vårt fall: Malmö stads diskursiva användande av social hållbarhet i relation till stadsbyggnad i allmänhet och Amiralsstaden i synnerhet. Analysen är uppdelad i två kompletterande delar, detta för att underlätta läsningen utifrån vårt val av metod. Avsnitt 6.1 *Analysdel 1: Text och diskursiv praktik* fokuserar på just text och diskurs vilket vi tar oss an genom tematiseringar av analysmaterialet. I avsnitt 6.2 *Analysdel 2: Social praktik* kopplar vi analysen av text och diskursiv praktik till uppsatsens teori och tidigare forskning. Detta resulterar i en analys av social praktik. Som avslutning på kapitlet besvarar uppsatsens frågeställningar utifrån de resultat vi fått fram. I kapitel 7. *Diskussion* resonerar vi kring planeringens begränsningar och möjligheter i förhållande till social hållbarhet utifrån analysens resultat. Slutligen kommer vi med förslag på fortsatta studier och för en metadiskussion kring uppsatsens betydelse och vår utbildning och yrkesroll.

Kapitel 2. Bakgrund: Amiralsstaden och Malmökommissionen



Figur 1 Kartan ovan visar Malmö och "Malmöringen", den tåglinje där Kontinentalbanan ingår. (Underlag av författarna, baserat på Eniro 26-01-2016.)

I detta kapitel ger vi en ingång till *Kommission för ett socialt hållbart Malmö* samt den framtida stadsdelen Amiralsstaden. Här redogörs för vilka åtgärder Malmökommissionen presenterar angående social hållbarhet och stadsplanering. Detta för att ge en bakgrund till riktlinjer och diskurser i analysmaterialet. Det ger också en fingervisning om var Malmökommissionen sätter gränsen för vilka utmaningar som är går att översätta till planeringsfrågor.

2.1 Kommission för ett socialt hållbart Malmö

För att ge kunskap och möjligheter att stävja den ökade ojämlikheten i hälsa i Malmö tillsatte kommunen 2010 en oberoende kommission, Kommission för ett socialt hållbart Malmö. Kommissionen skulle, utöver att presentera vetenskapligt underlag, också ge förslag på konkreta strategier att jobba vidare med. Arbetet pågick under två år och engagerade totalt 2000 personer som på olika sätt medverkade i arbetet. 2013 presenterades slutrapporten *Malmö väg mot en hållbar framtid: hälsa, välfärd och rättvisa* (red. Stigendal & Östergren). De generella resultaten från kommissionens arbete visar att trots en ökad genomsnittshälsa i Malmö har skillnaderna i medellivslängd, vilka kopplas till socioekonomiska klyftor, också ökat (s. 5). Rapporten vänder sig enligt egen utsago främst till politikerna i staden (ibid.) och dess resultat har “fått fäste i stadens förvaltningar och bolag” (s. 4). Malmökommissionens rapport vilar på det etiska imperativet att: “det [är] djupt omoraliskt att inte genast vidta åtgärder för att minska ojämlikheten i hälsa när orsakerna är kända och påverkbara och det kan ske med rimliga insatser.” (s. 5) Hållbarhet definieras i rapporten som: “den situation för mänskligheten som kan dras ut i tiden och med befintlig kunskap antas garantera mänsklig överlevnad och välfärd” (s. 20) och kommissionen menar att detta synsätt även kan appliceras på ett lokalt sammanhang som exempelvis Malmö. Malmökommissionen uppmanar till förändringar av samhällsstrukturer och styrmetoder och talar om social hållbarhet som ett sätt att skapa attraktivitet, samt om en förhoppning på nationellt genomslag för resonemangen:

[...] skillnaderna i hälsa mellan socialt olika grupper [...] är oroväckande eftersom en god hälsa är en förutsättning för att samhället skall klara av att växa och utvecklas socialt, ekonomiskt och ekologiskt [...] Vill man verkligen förändra måste man påverka de samhällsstrukturer, fysiska och sociala, som yttersta orsaker till de risker som orsakar ohälsa, skador och död i framtid. Det handlar om förändrade synsätt och nya sätt att styra och organisera i en ny tid där gårdagens system inte förmår nå mycket längre [...] [i] vårt arbete i Malmö har vi beaktat vad som är möjligt att påverka på det lokala planet, men även vad som bör påverkas nationellt och regionalt [...] En tydlig färdriktning, som bland annat bygger på vår rapport, kan stärka Malmö som ett ekologiskt och socialt föredöme med god tillväxt och attraktionskraft. Och, inte minst, bidra till en hållbar stad. (s. 3)

Utöver socioekonomiska- och hälsoförhållanden i staden presenteras åtgärder för att minska kommunens ökande ojämlikhet enligt följande kategorier: 1) Barn och ungas vardagsvillkor, 2) Boendemiljö och stadsplanering, 3) Utbildning, 4) Inkomst och arbete och 5) Hälso- och sjukvård. Varför kommissionen benämns som just socialt hållbar förklaras i rapporten på följande sätt:

Kommunstyrelsen i Malmö valde att tillsätta en kommission som fick i uppdrag att föreslå åtgärder för att minska den ojämlika hälsan i Malmö genom att göra de sociala bestämningsfaktorerna för hälsa mer jämlika. Detta tolkades som att vara detsamma som att göra Malmö till en socialt hållbar stad, varför kommissionen fick namn efter detta. (Stigendal & Östergren, s. 5)

Enligt kommissionens huvudsekreterare krävdes *storytelling*¹² för att kommunicera problemformuleringarna och motivera varför ojämlikheten i hälsa bör åtgärdas (Balkfors, s. 9). En del i denna kommunikation var att inkludera begreppet "social hållbarhet" i titeln vilket troligen underlättade för att: "fler viktiga aktörer fick upp ögonen för arbetet" (ibid.). I mars 2014 fastställde kommunstyrelsen i Malmö att (och hur) man skall arbeta vidare med Malmökommissionens åtgärdsförslag (Malmö stad, u.å.). Uppdragen följs upp i dokumentet *Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö* vilket lades fram av stadskontoret i april 2015. Här presenteras följande två övergripande rekommendationer som strategier för en socialt hållbar kommun: "Etablera en social investeringspolitik som kan utjämna skillnaderna i levnadsvillkor och gör[a] samhällssystem mer jämlika [...] Förändra arbetssätt och metoder genom att skapa kunskapsallianser och demokratiserad styrning" (Malmö stad, 2015a, s. 6).

I begreppet hälsofrämjande stadsplanering inkluderar Malmökommissionen tillgängliggörande av grönytor, trygga och lockande utemiljöer samt minskade barriäreffekter för gående och cyklister. Dessa aspekter är centrala för de personliga välbefinnandet och det är även ofta ojämlikt fördelade i staden. Ytterligare en aspekt av hälsofrämjande stadsplanering är huruvida boendemiljön främjar eller försvårar för sociala kontakter och tillit inom boendets närmiljö (Stigendal & Östergren, s. 67). Kommissionen lyfter också den socialt hållbara stadsplaneringens roll för stadens attraktivitet: "Staden som attraktiv plats bygger dock inte enbart på en blandning av funktioner som bostäder, arbetsplatser och offentliga miljöer. Ett antal basala villkor måste uppfyllas om en stad ska vara hälsofrämjande, upplevas som attraktiv och dra till sig boende och näringsliv" (ibid.). Kommissionens förslag för fysiska interventioner delas upp i kategorierna a) bostad och bostadsförsörjning, b) boendesegregation, samt c) tillit. Kommissionen trycker på kommunens ansvar och möjligheter i detta arbete genom planmonopol, markpolitik samt exploateringsavtal (s. 69). Kommissionen pekar särskilt ut det kommunala bostadsbolaget MKBs potential rörande bostadsförsörjning där ägardirektiv kan påskynda nyproduktion eller åtaganden för resurssvaga hushållsgrupper (s. 70). Då bostadsbyggandet idag till stor del är marknadsanpassat föreslår kommissionen upprättande av en kommunal utförarorganisation som skall verka för byggande av billiga bostäder med ett fokus på de grupper som idag har svårt att få bostad (ibid.). Att bygga för och med en blandning av upplåtelseformer lyfts fram som ett sätt att motverka segregation i staden. Detta gör Malmö redan idag med, enligt kommissionen, stor framgång, vilket har gjort staden till en av Europas mest blandade vad gäller upplåtelseform (s. 73). Vidare efterfrågas förtätning och överbryggande av fysiska barriärer (exempelvis breda trafikleder) som skall utföras för att minska separering och länka samman bostadsområden (ibid.). Tillförande av attraktioner, "en simhall, en temapark eller ett nytt konserthus" (s. 77) fungerande som mötesplatser i bostadsområden, skall locka till rörelse inom staden. Planeringsåtgärder som minskar otydligheten i hur platser upplevs på en privat-offentlig skala¹³ bör utföras, något som kan att öka känslan av tillit, trygghet och säkerhet

¹² Se kapitel 4 *Tidigare forskning* för en närmare beskrivning av *storytelling* och dess betydelse i Malmös kommunala verksamhet.

¹³ I rapporten menas modernistiska och storskaliga bostadsområden vara just otydliga när det gäller förståelsen av privat respektive offentlig plats (Stigendal & Östergren, s. 77).

(ibid.). Kommissionen fokuserar även på socialt kapital¹⁴ och föreslår åtgärder som underlättar sociala möten i staden. Med syfte att generera möten både i den lilla (närmiljö till boendet) och stora skalan (möten mellan människor från olika delar staden) skall mötesplatser skapas (ibid.). För att underlätta rörelse inom staden (ibid.), och minska negativa effekter av segregation (s. 72) skall även utsatta områdens rykten förbättras:

Ett område med gott rykte ger en känsla av status och stärker ”vi-känslan” för de boende, det vill säga det som kallas social integration. Att förbättra ett områdes rykte kan vara utmanande och kräva både politisk vilja och samarbete med lokala media. Upprustning av bostäder och offentliga anläggningar samt etablering av attraktiv samhällsservice kan säkerligen bidra till att förbättra ryktet för särskilt utsatta områden. (Stigendal & Östergren, s. 75)

Kommissionen menar alltså att de negativa bilderna av vissa områden går att förändra med hjälp fysisk upprustning och samarbete mellan olika aktörer. Slutligen bör kommunen, enligt kommissionen, förnya planeringsprocesserna så att stadsplaneringen bidrar till att stärka invånarnas inflytande och delaktighet i de demokratiska processerna (s. 77).

2.1.1 Amiralsstaden

I citatet nedan presenteras Malmö stad berättelse om varför kommunen initierat arbetet för en socialt hållbar stad, samt hur man ämnar ta sig an problematiken:

På ett plan har dock Malmö inte gjort sig känd som en stad kapabel att leverera hållbara lösningar: det sociala området. Genom såväl svenska som utländska medias egen dynamik har begreppet ”Rosengård” blivit känt långt utanför Malmös och Sveriges gränser som ett problemområde och Malmö som en problemstad. Denna bild överskuggar periodvis stadens framgångar. [...] Förändringsförmågan i ett område utvecklas genom att det fysiska ”skelettet” kompletteras med sociala ”muskler” (Malmö stad, 2011, s. 4-5)

Kommunen definierar ett problem där man ännu inte har ”lyckats” och formulerar lösningen som ett tudelat arbete med en fysisk grund för det sociala. Citatet visar dessutom hur det, parallellt med berättelsen om Malmös framgångsrika omvandling, finns en berättelse om den hotfulla förorten (Möllerström, s. 82), där Rosengård blivit en (inter¹⁵)nationell symbol för integrationsproblem, social utsatthet och intolerans (Möllerström, ss. 154, 192). Rosengård utgör därmed en symbol för en icke önskvärd urban utveckling. Denna icke önskvärda urbana utveckling har dessutom, inte bara sociala,

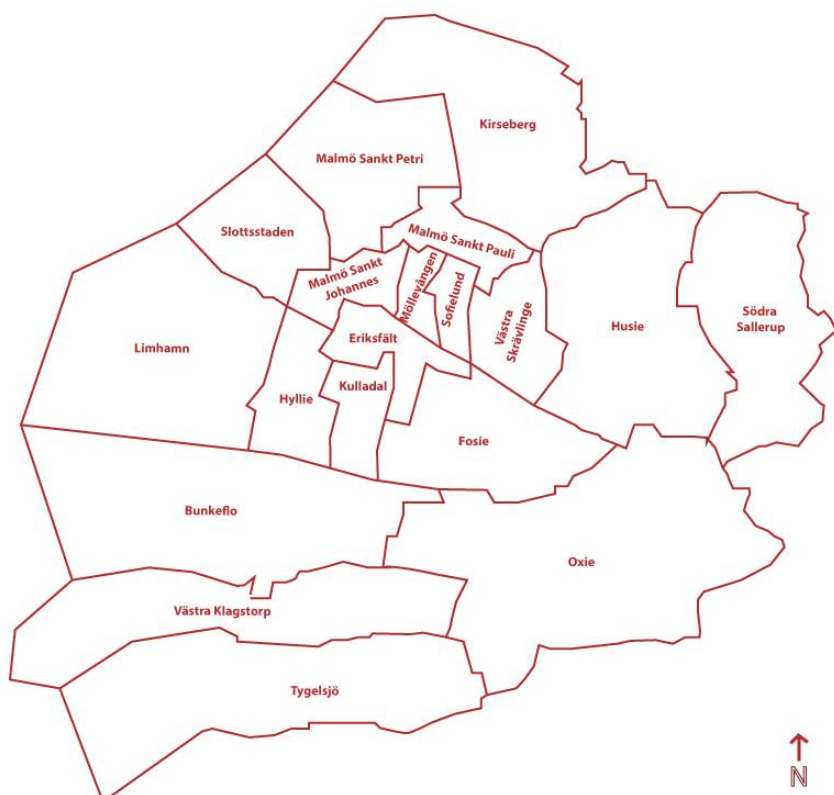
¹⁴ I diskussionen kring socialt kapital sällar sig Malmökommissionen till Putnams modell där tillit är ett centralt begrepp. Tilliten skapas genom socialt deltagande som i slutändan genererar gemensamma värderingar. Möjligheten att stimulera socialt deltagande menas vara kopplingen mellan fysisk planering och tillit då planerare kan skapa: ”mötesplatser av såväl spontan som planerad natur (till exempel via föreningsliv, offentligt och kommersiellt serviceutbud, etc.)” (Stigendal & Östergren, s. 75)

¹⁵ I en artikel i Sydsvenskan från 2009 beskrivs den internationella bilden av Rosengård och Malmö som en plats för ”muslimsk” kriminalitet och antidemokratiska värderingar (Förstenberg, 2009). Vid det amerikanska presidentbesöket i Stockholm 2013 gjorde Obama en ”tydlig markering mot antisemitism i Malmö” (ibid.). Sammantaget kopplas Malmös sociala problem ofta samman med den muslimska befolkningen (Möllerström, 2011; Hartman Magnusson & Karlberg, 2013).

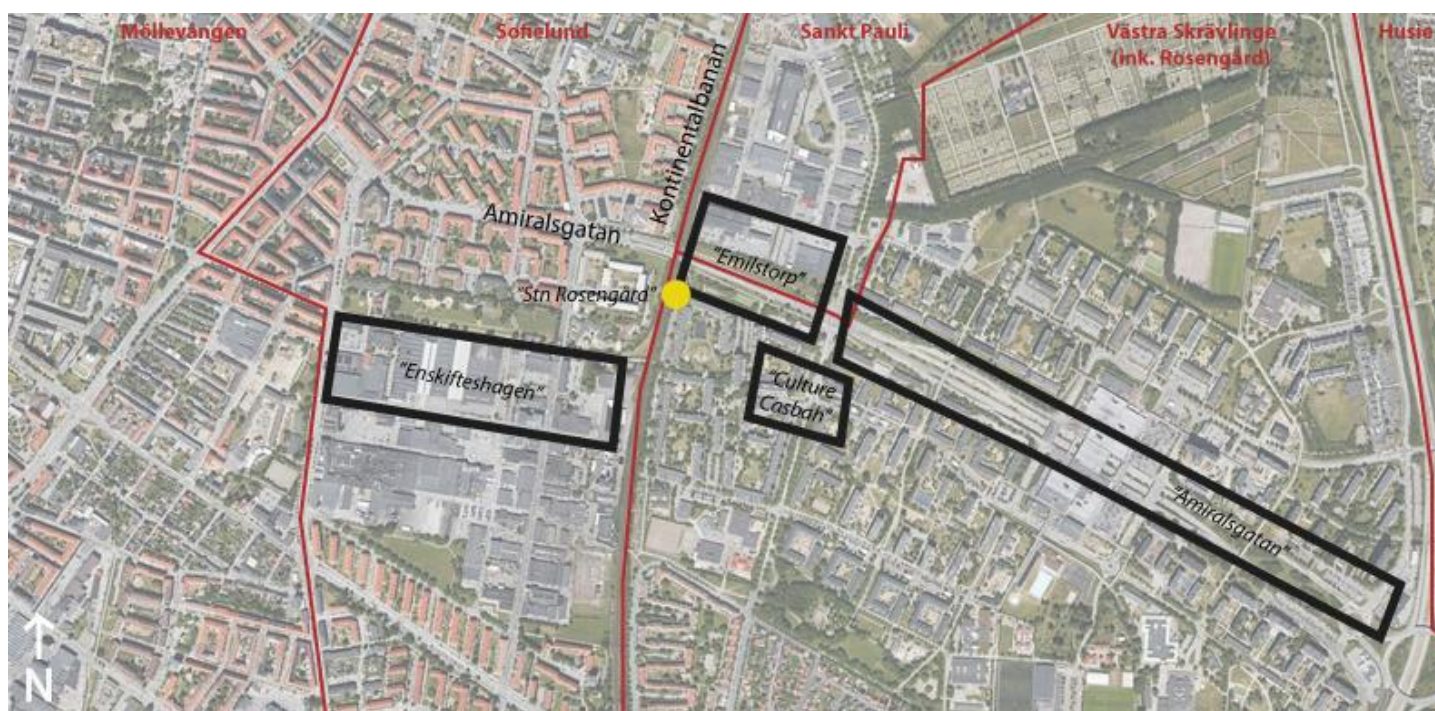
utan även ekonomiska konsekvenser. I de sydöstra delarna av Malmö är investeringsintresset från yttre aktörer lägre jämfört med stadens nordvästra områden (Malmö stad, 2015e, s. 19), något som enligt kommunen står i samband med förortens låga attraktivitet (se exempelvis Malmö stad, 2015b). Amiralstaden (var exploateringsområde återfinns bl.a. i Rosengård) beskrivs, bland annat, just som ett sätt för Rosengård att närma sig centrum (Malmö stad, 2015e, s. 29). Som vi tidigare nämnt lyfter Malmökommissionen fram Amiralstaden som ett av två “modellprojekt” (Stigendal & Östergren, s. 73). Det fysiska syftet är som sagt att minska den barriär som utgörs av Amiralsgatan och som idag delar Rosengård på mitten. Istället planeras en stadsgata i mänsklig skala (ibid.) med förtätning bestående av bostäder, verksamheter och företag (Malmö stad, 2015d, s. 13). Projektet skall i ambitionsnivå och skala “motsvara satsningen” (Malmö stad, 2015b, s. 2) på omvandlingen av Västra hamnen via bomässan Bo01. Amiralstaden skall även bemöta “utmaningar av social karaktär” (ibid.) genom fysisk planering och marknadsförs, precis som bomässan i Västra hamnen, som ett hållbarhetsprojekt (Dannestam, s. 146)¹⁶.

Projektets genomförande sägs bygga på att järnvägsspåret *Kontinentalbanan* godkänns för persontrafik av Trafikverket (se exempelvis Malmö stad, 2015e). I dagsläget används banan endast för godstransporter (se Figur 3.). Med persontrafik på spåret och en station vid Enskifteshagen beräknas områdets (och även Rosengårds) attraktivitet höjas och därmed öka förutsättningarna för nyexploatering (Malmö stad, 2015b, s. 6). Den tänkta exploateringsytan ligger på 280000 kvm och om 80 % av nybebyggelsen består av bostäder kan det röra sig om 2000-2500 lägenheter (Malmö stad, 2015b, s. 6-7). Projektet sägs både *kräva*, och *vara en möjlighet* för, nya finansieringsmodeller där statligt stöd kan möjliggöra nya angreppssätt till byggande som: “[...] “affordable housing”, [...] förnyad kontakt med byggkostnadsdelegationen, underlätta lagstiftning och [kan] förändra direktiven till kreditinstitut” (Stigendal & Östergren, s. 73). Nedan visas ett kartunderlag över de tänkta exploateringsytorna för Amiralstaden (se Figur 2.). Anmärkningsvärt är att den planerade *station Rosengård* de facto inte ligger i Rosengård, utan på gränsen mellan Annelund och Rosengård. Stationen kommer således ligga ungefär lika långt från Rosengård centrum som från Folkets Park (ca 1000 m).

¹⁶ Västra hamnen framhålls som en ekologiskt hållbar framtidsstad: “in the ecologically sustainable information and welfare society” (Dannestam, s. 146).



Figur 2 Kartan ovan visar på ett schematiskt vis Malmö stad indelat i stadsdistrikt.



Figur 3 Kartunderlaget ovan visar de planerade exploateringsområdena för Amiralstaden (svart kontur), den planerade placeringen av Station Rosengård (gul prick) samt de stadsdistrikt som angränsar till Amiralstaden (röda linjer).

I det vetenskapliga diskussionsunderlaget *Stadens rumsliga påverkan på hälsa* (2012), framtaget av Malmö stad som kunskapsunderlag för Malmökommissionens arbete, nämns Amiralsgatan som en av flera trafikleder som bör utvecklas¹⁷. I samma dokument efterfrågas också en “specifik fysisk satsning” (Malmö stad, 2012, s. 21):

[...] starta ett ambitiöst socialt utvecklingsprojekt för ett större område i Malmö [...] Projektområdet bör vara beläget i en del av staden som har behov av en positiv utveckling, som inte varit föremål för nämnvärda investeringar under senare decennier och som är i behov av förändring [...] Projektets ambitionsnivå ska motsvara satsningen inför Bo01 och omvandlingen av Västra Hamnen [...] De fysiska förändringarna får en särskild roll genom att de är synliga för alla och demonstrerar att någon tror på stadsdelen och vill satsa där [...] Nyckelordet i satsningen ska vara bred samverkan med alla inblandade aktörer. (Malmö stad, 2012, s. 21)

Svaret på denna efterfrågan landade i förtätningsprojektet Amiralsstaden¹⁸. Det framstår inte för oss som att kommissionens förslag har genomgått någon större förändring i dagsläget och liknande projekt stod på kommunens önskelista före publiceringen av kommissionens rapport (se exempelvis Malmö stad, 2012). Vad vi däremot finner är en ifrågasättande kommentar från Malmö högskola i en sammanställning av alla de remissvar som kommunen efterfrågat från olika aktörer angående det fortsatta arbetet med Malmökommissionen. I tjänsteskrivelsen *Slutrapport från Kommission för ett socialt hållbart Malmö - Nu fråga om förslag på inriktning av det fortsatta arbetet för en socialt hållbar utveckling* (2014) kan vi läsa att högskolan ställer sig tveksamma till satsningen och påpekar:

[...] att insatser som har positiv effekt på lokal nivå kan ha negativa konsekvenser för staden som helhet. De menar att Amiralsstaden är ett modellprojekt, som förvisso är lovvärt i sig, men frågar sig vilka sociala konsekvenser Amiralsstaden får som nod på lokal och urban nivå. De lyfter även en frågeställning om i vilken utsträckning projektet [...] motverkar den fragmentering där Malmöbor i allt större utsträckning bor med likar. Malmö högskola menar därmed att satsningen på Amiralsstaden, som är en stor sammanhållen satsning på stadsdelsnivå, motsäger resonemanget om att fördela och säkra en jämlik tillgång till vardagslivets viktiga platser för skola, arbete och rekreation i hela staden (Malmö stad, 2014c, s. 104)

Som respons på de ifrågasättande kommentarerna förslås att Stadsbyggnadsnämnden återkommer till Kommunstyrelsen under våren 2015 med “en social konsekvensbedömning av projektet Amiralsstaden *utöver* miljömässiga och ekonomiska bedömningar” [vår kursivering] (Malmö stad, 2014c, s. 104). Marianne Dock, programarkitekt på stadsbyggnadskontoret vid Malmö stad (även involverad i arbetet med Malmökommissionen) anser att det kommer dröja minst ett år¹⁹ innan en

¹⁷ Amiralsgatan nämns som en av de trafikleder som kan förbättras enligt principerna i åtgärdsförslaget “Omvandla trafikleder till stadsgator med kompletteringsbebyggelse”.

¹⁸ Initiativet till arbetet med Amiralsstaden tycks dock ha kommit från två håll. Även de boende i Herrgården# har uttryckt behov av fler affärer, lokaler och offentlig verksamhet i närområdet samt en fysisk utveckling av Amiralsgatan (Malmö stad, 2015d, s. 13).

¹⁹ Ett år från skrivande stund, alltså februari 2016.

social konsekvensbeskrivning kommer kunna genomföras eftersom det ännu inte finns något underlag att analysera (personlig kommunikation, 29 februari 2016). Dock menar vidare att Amiralstaden ska “stå för ett nytt arbetssätt där den fysiska miljön inte står i fokus utan snarare är ett hjälpmedel för att få igång positiva drivkrafter [...] helt i Malmökommissionens anda [...] om proportionell universalism²⁰” (ibid.). I skrivande stund väntar stadsbyggnadskontoret på godkännande från Tillväxtverket angående en ansökan om ekonomiskt stöd för projektet Amiralstaden. Om ansökan blir godkänd väntas projektet dra igång i september 2016 (ibid.).

²⁰ Begreppet “proportionell universalism” är hämtat från den engelska Marmotrapporten (The Marmot Review, 2010) och avser att sociala åtgärder bör vara universella men “anpassas, både i omfattning och utformning, till de [sic!] med störst behov” (Socialstyrelsen, u.å.).

Kapitel 3. Teoretisk referensram

I detta kapitel presenterar vi den teoretiska referensram som används i uppsatsen. Det teoretiska ramverket rör sig inom kritisk urbangeografi (3.1), kritisk diskursanalys (3.2) samt planeringsteori (3.3). Inom ramverkets alla tre teoririktningar återfinns ett kritiskt anslag (Fairclough, 1992; Fainstein & Campbell, 2012; Brenner, Marcuse & Mayer, 2009), något som gör att de i grunden samspelar. Vi ämnar inte göra några heltäckande redogörelse för de olika akademiska fälten utan snarare en introduktion för att underlätta läsningen av de kommande kapitlen. I slutet av föreliggande avsnitt återkommer en sammanfattning av teoretiska grundförutsättningar för denna uppsats.

3.1 Kritisk Diskursanalys (CDA)

Fairclough avser i *Discourse and Social Change* (1992) att lyfta fram språkets betydelse i analysen av maktrelationer. För att göra detta sammanför han lingvistiskt orienterad diskursanalys med politisk teori för att skapa ett ramverk för analys av social förändring (Van Dijk, s. 252; Winter Jørgensen & Phillips, ss. 60 ff.). Där förstås diskurser som dels en interaktion mellan talare/text och lyssnare/läsare och dels som något som både reflekterar och konstituerar sociala relationer (Fairclough, s. 62). Vidare menar Fairclough att text²¹ och hur den kommuniceras utgör ett viktigt led i social och kulturell förändring, en språksyn hämtad från teoretiker som Gramsci (1971), Althusser (1971) samt Foucault (1979) och Habermas (1984) (Fairclough, ss. 5 ff.). Sociala förändringar, menar Fairclough, inbegriper inte bara text/språk utan *drivs* i stor utsträckning av förändringar i språket (Fairclough, s. 8). Språkets potential som diskurs- och sanningsskapare gör att det också blir en effektiv form av styrningsteknologi (ibid.). Dannestam (2009) poängterar också betydelsen av olika aktörers handlingskraft för att en diskurs ska institutionaliseras:

Diskursers makt utövas ingalunda strukturellt av sig själva utan via aktörer som agerar genom olika teknologier. Diskurser selekteras, mobiliseras och institutionaliseras via aktörer som har en aktiv handlingsförmåga, t.ex. vad gäller att omtolka diskurser till en lokal kontext, översätta dem till projekt och strategier eller inrama befintligt agerande inom användbara idékomplex. (Dannestam, s. 93)

Faircloughs diskursteori är kritisk då dess ambition är att avtäcka osynliga samband mellan diskursiv, social och kulturell förändring samt teknologisering och maktanvändande (Winter Jørgensen & Phillips, s. 64). Den kritiska aspekten implicerar också någon form av intervention, exempelvis att skapa verktyg för förändring (ibid.). Denna förändring kan, menar Fairclough, komma från olika håll; uppifrån, nerifrån och från sidan (Fairclough, s. 9). Intertextualiteten är också av vikt för att

²¹ Text avser i det här fallet all form av kommunikation, inte enbart skriftlig sådan (Fairclough, s. 4).

förstå en texts betydelse, då Fairclough menar att en text alltid återfinns i ett visst textuellt sammanhang: "texts are constructed through other texts being articulated in particular ways, ways which depend upon and change with social circumstances"(ibid.). Även hur en text produceras och konsumeras är relevant inom CDA (van Dijk, s. 250). Syftet är att spåra förklarande samband mellan de sätt som texter sätts samman och tolkas, produceras, distribueras och konsumeras samt hur detta kopplas till sociala strukturer och kamper. Innehåll, mening och form måste förstås tillsammans (van Dijk, 1993). I vår analys kommer fokus att ligga på hur de texter vi valt kommunicerar och (re)producerar kunskap om vad social hållbarhet inom fysisk planering är. Då texterna vi analyserar är offentliga dokument med en tydlig funktion (ex. översiktsplan) kommer vår analytiska tyngd inte läggas på exempelvis distribution eller produktion.

För att förstå CDA och hur vi använder teoribildningen i den här uppsatsen bör vissa viktiga begrepp helt kort förtydligas:

- 1) *Diskurs*. Inom CDA anses diskurser vara konstitutiva eller skapande i tre bemärkelser: 1) de konstruerar sociala identiteter/subjekt samt 2) sociala relationer mellan människor och 3) *bidrar till att konstruera system av kunskap och tro* (Fairclough, s. 64). Detta ska dock inte tolkas som att diskurser ensamma konstituerar verkligheten. Fairclough menar att diskurser och sociala och materiella förutsättningar samverkar dialektiskt. Diskurser är på samma gång både struktur och agerande; varje diskursiv akt ses både som "text" i dess vidaste bemärkelse, som diskursiv praktik och som social praktik (Fairclough, s. 8). En diskurs funktion kan bestå i att skapa acceptans för, och legitimera ett visst hegemoniskt tillstånd, andra diskurser kan fungera underminerande för samma tillstånd (van Dijk, s. 250). Med *diskursordning* avses vanligen ett avgränsat antal diskurser som verkar i samma inom samma fält och utgör vad som uppfattas som fältets ramar och begränsningar (Winter Jørgensen & Phillips, s. 73), exempelvis mångfald som möjlighet, utmaning eller problem (se kapitel 6 *Analys*). Winter Jørgensen och Phillips förklarar att språkbrukare har möjlighet att förändra diskursordningar "om de utnyttjar diskurser och genrer på nya sätt eller diskurser och genrer från andra diskursordningar" (s. 76). Diskursordningar är i högre grad benägna till förändring när diskurser och genrer införs från andra diskursordningar (ibid.). Möjligheten till förändring genom kreativt användande av språket begränsas dock av hegemoniska relationer och strider (s. 78): "Diskursordningarna kan ses som en domän för potentiell kulturell hegemoni, där de dominerande grupperna kämpar om att hävda och bevara bestämda strukturer" (ibid.).
- 2) *Hegemoni*. Faircloughs förståelse av hegemoni har sitt ursprung i Gramscis (1971) utveckling av den strikt materialistiska marxismen (Fairclough, ss. 67, 87). Hegemoni kan förstås som en dominans över alla aspekter av samhället, men denna dominans är aldrig helt stabil och kan förklaras som en förhandlingsprocess genom vilken betydelsekonsensus skapas (Fairclough, s. 92; Winter Jørgensen och Phillips, s. 80). Hegemonins makt fungerar integrerande, konsensus- och alliansskapande (Fairclough, s. 92). Konflikter pågår runt punkter av hegemonisk instabilitet, för att (de)konstruera eller upprätthålla allianser eller

relationer mellan över- och underordnad. Dessa konflikter kan ta ekonomisk, politisk eller ideologisk form (ibid.). “De konkurrerande elementens existens bär fröet till motstånd, eftersom de element som ifrågasätter de dominerande diskurserna förser människor med resurser till motstånd” (Winter Jørgensen och Phillips, s. 80). I den här uppsatsen tolkar vi hegemoni som en form av osynlig dominans som verkar drivande för samhällsutvecklingen men aldrig är helt stabil (Winter Jørgensen och Phillips, s. 80). En del av det hegemoniska projektet består i att skapa tolkande subjekt som s.a.s. drar “rätt” slutsatser utifrån rådande dominerande hegemoni (exempelvis att hållbarhet är eftersträvanvärt) (Fairclough, ss. 92 ff.). Tolkningen av huruvida något är “rätt” eller “fel” varierar således beroende på hur en diskursiv handling förhåller sig till hegemonin - i motsättning till, eller med hjälp av (ibid.).

3.2 Kritisk urbangeografi

Den kritiska urbangeografin utvecklades ur teoretiska arbeten av bland annat Harvey (Brenner, Marcuse & Mayer, s. 3). Den teoretiska grunden återfinns inom marxismen som genom Lefebvre utvecklades till att integrera en spatial analys i teoribildningen. I *The Production of Space* (1974/1992) definierar Lefebvre det urbana rummet ²² som 1) något som representerar det politiska och de nuvarande produktionsförhållandena samtidigt som det 2) är en ideologi som är särskilt upptagen med att kamouflera sig själv och därigenom mycket lätt kan misstas för ett givet tillstånd (Lefebvre, ss. 8-9). Harvey har sedan 1970-talet analyserat hur kapitalismen format och förändrat staden och dess styre. Förenklat förstår Harvey (2008) staden som sprungen ur sociala och geografiska ansamlingar av överskott. I artikeln *The right to the city* (2008) poängterar Harvey att ett överskott av vilket slag det än må vara produceras av någon och på någons bekostnad och kontrolleras allt som oftast av en minoritet (s. 24). Den snabba urbanisering som pågått (och pågår) under de senaste årtiondena sammanfaller med en allt mer oreglerad och globaliserad ekonomi (Harvey, 2008). Vi förstår således staden som en del i ett ideologiskt, ekonomiskt och socialt fält, där en aspekt inte kan analyseras på ett tillfredsställande vis utan helheten. Brenner, Marcuse och Mayer (2009) beskriver hur det ideologiska går hand i hand med fysiska urbana element:

[...] capitalist cities are not only arenas in which commodification occurs; they are themselves intensively commodified insofar as their constitutive sociospatial forms—from buildings and the built environment to land-use systems, networks of production and exchange, and metropolitan-wide infrastructural arrangements—are sculpted and continually reorganized in order to enhance the profit-making capacities of capital. (s. 178)

Vidare presenteras fem grundläggande utgångspunkter för de kritiska urbangeografin: (a) att analysera strukturella och historiskt specifika skärningspunkter mellan kapitalism och urbanisering; (b) att undersöka balansen mellan sociala strömningar, maktrelationer, sociospatial ojämlikhet och politisk/institutionella bestämmelser som dynamiskt samverkar med urbaniseringen; (c) att

²² *rum* eller *space* är ett begrepp som i sig diskuterats i omfattande semantiska utredningar som vi inte kommer gå närmare in på i den här uppsatsen. Vi använder oss av *space* och *place*, eller *rum* och *plats*, utan att göra anspråk på en specifik betydelse.

synliggöra orättvisor som naturaliserats inom det urbana, kapitalistiska tillståndet; (d) att deschiffrera motsättningar, kriser och möjliga konflikter inom den moderna staden samt att därigenom (e) “demarcate and politicize the strategically essential possibilities for more progressive, socially just, emancipatory, and sustainable formations of urban life” (Brenner, Marcuse & Mayer, s. 5). Den kritiska aspekten återfinns alltså i ambitionen att presentera alternativ, progressiv respons och möjlighet till motstånd mot ett förtryckande tillstånd (s. 3).

3.3 Planeringsteori

Generellt kan planeringsteori förklaras som teorin om planeringens praktik. Fainstein menar i antologin *Readings in Planning Theory* (2012) att en grundläggande fråga inom planeringsteori är den om *public interest* (allmänintresset); vad det innebär och hur den enskilde planeraren kan förhålla sig till detta. Då mängder av processer och ideologier påverkar vad allmänintresset anses vara är den konstanta omtolkningen av detsamma planeringsteoretikerns uppgift (Fainstein & Campbell, s. 16). Fainstein förespråkar ett förhållningssätt till allmänintresset i *The Just City* (2010) via *substantial justice* (materiell rättvisa). Krav på materiell rättvisa formuleras även i PBL (SFS 2010:900) i kap. 1 § 1²³ och 2 § 3 (Nylund, s. 47). Enligt Fainstein räcker inte en demokratisk planeringsprocess och transparens i planeringsarbetet som garant för rättvisa, detta eftersom en rättvis process ger inte nödvändigtvis ett rättvist resultat: “the doctrine of the greatest happiness of the greatest number says nothing about the happiness of those not among the majority” (Fainstein, 2010, s. 37). Planering bör istället sträva efter *equity* (rättvisa), vilket innebär fördelning av både materiella och ickemateriella fördelar genom offentlig *policy*. Omfördelningen ska ske från dem som redan har relativt mer makt och resurser i samhället och skall även inkludera fördelar skapade av marknaden (s. 170). Slutligen hävdar Fainstein att frågan om materiell rättvisa är som mest framträdande för planerare gällande bostadsfrågan och dess koppling till urban förnyelse (s. 77). Boverket, på uppdrag av regeringen, diskuterar just detta i kunskapsöversikten *Socialt hållbar stadsutveckling* (2010) och konstaterar att allmännyttiga bostadsföretag och “strategiskt” (s. 41) markinnehav är kommunernas idag mest effektiva styrmedel för att dirigera den fysiska stadsutvecklingen i en socialt hållbar riktning (ibid.).

En annan central fråga inom teorin är hur stor inblandning staten bör ha på marknaden (Fainstein & Campbell, s. 7), eller med andra ord: när bör planeraren ingripa? I denna diskussion sällar vi oss till Holgersen som framhäver hur planering till viss del står bortom denna dualism²⁴:

[...] planning should be conceptualized as a condensation of social relations. This implies an understanding of urban planning and crisis management beyond the traditional formulations that oppose market (neoliberal) and state intervention (Keynesianism) (Holgersen, 2014, s. 18)

²³ “Bestämmelserna syftar till att [...] främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.”

²⁴ För närmare insyn i Holgersens användning av begreppet *planering* se ex s. 50 i *The rise (and Fall?) of Post-Industrial Malmö - Investigations of city-crisis dialectics*.

Kondensering (*condensation*) syftar ovan på materialisering av sociala relationer, en förståelse av att planering också är materiell och platsbunden (Holgersen, 2013, s. 11). Ordet planering associeras ofta politiskt till socialdemokratien eller staten²⁵, men Holgersen menar att denna syn är missledande då planering är grundläggande även i kapitalistiska och liberala system (s. 46). Den är varken “privat” eller “offentligt” utan både och. Författaren förtydligar denna syn på planering²⁶ genom ett antal teser med kritiskt anslag i artikeln *Spatial planning as condensation of social relations: A dialectical approach* (2013). Följande tre teser utgör en grund för vår förståelse av planering och planerarens roll; a) “Planering är en plats skapad av konflikter (inte konsensus) grundade i sociala relationer”(2013, s. 11). Det “rimliga” eller “nödvändiga” är alltid baserat på någons intresse vilket bestäms av sociala relationer som kapitalism, patriarkatet eller rasism. b) “Planering är aldrig en neutral plats”(ibid.). Planering handlar inte om objektivt medierande och förhandlande utan (åter)skapande och utövande av makt i en värld bestående av motstridiga agendor. Det är ett hegemoniskt verktyg som skapar illusionen av neutralitet genom att reproducera rådande ordning. c) “Politiska allianser bör skapas mellan planerare och icke-planerare som vill förändra världen i liknande riktning.” (Holgersen, 2013, s. 13) Holgersen menar dels att planering ofta inte kan åstadkomma förändring utan organisering med andra intressenter och dels att planerare i sin yrkesroll kan agera som politiska subjekt (Holgersen, 2013, s. 13). Planering kan således sammanfattas som en kondensering av sociala relationer och som en arena där skilda idéer kämpar om att formulera en hegemonisk förståelse om vad staden är och bör vara; “The right course of action is always a matter of choice, never a fact.” (Fainstein & Campbell, s. 193)

3.3.1 *Policy* och det fysiska

Det offentliga *policy*arbetet kan enklast förstås utifrån den sociala konstruktionens betydelse i politiska prioriteringar och värderingar (Fischer, 2003). *Policyns* konstruerande består i grunden av kampen om idéer och deras innebörder. Även dess rent instrumentella delar kommuniceras och uppfattas genom symboliska medel; de är symboliska och konkreta i ett. Med stöd av Harveys syn på staden ser vi fysisk förändring som genererad ur ideologiskt drivna prioriteringar (Harvey, 2008). Fischer menar vidare att *policyns* funktion är att sammanföra agendor för att möjliggöra agerande. Oklara mål eller vaga formuleringar inom *policy*arbete kan underlätta för samarbete och kompromisser: “enabling politicians to blur or hide problematic implications of controversial decisions, ambiguity can assist in sidestepping barriers that otherwise block consensus-building.” (Fischer, s. 460) Förtäckande språk inom *policy* är alltså en konsensusskapande styrningsteknologi (Fairclough, 1992). Fysiska projekt är enligt detta perspektiv materialiseringar av idéer och behjälpliga i den hegemoniska kampen för att befästa ideologi. Genom byggandet förstärks idéer, både i nuet, men också inför framtiden: “När [fysiska projekt] realiserats skapas en institutionalisering

²⁵ exempelvis planekonomi eller “Keynesianism” som för tankarna till Socialdemokrati, och icke-planering relateras till neoliberala marknadsstyrda processer.

²⁶ ... med teoretisk grund i Poulantza (1976/2000) som menar att staten varken kan förklaras som *sak* eller *subjekt* utan som en *kondensation av sociala relationer*.

som i sin tur påverkar den framtida selekteringen av nya diskurser om utvecklingen i [staden]” (Dannestam s. 92). Det fysiska utfallet av planeringsprocessen innebär en *definitet* som *policy*arbetet inte nödvändigtvis behöver åstadkomma. I den fysiska planeringsprocessen måste det ena prioriteras före det andra: “closure must occur when one design or alternative is materialized as opposed to others” (Campbell & Marshall, ss. 127-128). Trots att flera svenska kommuner²⁷ arbetar med social hållbarhet inom ramen för just *policy*arbete nämns inte *policy* som en strategi för socialt byggande i PBL (SFS 2010:900).

3.4 Sammanfattning och reflektion

Inför läsningen av kapitel 6. *Analys* bör läsaren ha med sig följande syn på språket, staden och planeringens potential: *Staden* skapas av ansamlingar av överskott och dess fysiska utformning står i direkt samband med rådande hegemonier och sociala/materiella förhållanden (Brenner, Marcuse & Mayer 2009; Harvey, 2008; Lefebvre, 1974/1991; Massey, 1996). Kritisk urbangeografi bidrar på ett fruktbart sätt till en förståelse för planerarens roll och praktik, detta genom att situera detsamma i en politisk-ideologisk verklighet. Planeringsteori hjälper oss förstå planerarens roll samt planeringens potential och begränsningar. Fainstein (2010; 2012) och Holgersen (2014) rekapitulerar generella drag inom modern planeringsdebatt och hur planeringens “möjlighetsfönster” skapas. Planering i sig tillhör inte en specifik politiskt inriktning, även en neoliberal ekonomi kräver statliga och/eller kommunala sanktioner (Holgersen, 2012). Den fysiska planeraren har en viss grad av autonomi i sitt yrkesutövande och kan förhålla sig på olika sätt till exempelvis allmänintresse och rättvisa (Fainstein, 2010; Fainstein & Campbell, 2012; Holgersen, 2012). När ett beslut om ett fysiskt ingrepp tas innebär det att planeraren och andra involverade i processen placerar sig i förhållande till sociala och materiella förutsättningar (Holgersen, 2012). Fischer (2003) och Campbell & Marshall (2002) bidrar med resonemang kring *policy* (den berättade delen av planering) samt dess koppling till fysisk förändring (den materiella planeringen). *Policy* är ett kommunikationsmedel för exempelvis en kommun att ideologiskt grunda och motivera planeringsbeslut (Fischer, 2003). *Text* i sin vidaste bemärkelse bidrar till att skapa verkligheten (Fairclough, 1992). Parallellt med detta skapar de materiella förhållandena förutsättningarna för hur text produceras, vad som sägs och hur det tolkas (Fairclough, 1992). Text och diskursiv praktik står i ett dialektiskt förhållande till den sociala praktiken (eller om man så vill, den materiella verkligheten). Text och diskursiv praktik är också en potentiell styrningsteknologi (Fairclough, s. 8). Viktigt att påpeka är att Fairclough gör tydlig skillnad på det diskursiva och det icke-diskursiva (Kolankiewicz, s. 133). Det innebär att kritisk diskursanalys samverkar tillfredsställande med mer materialistiskt orienterad kritisk urbanteori och planeringsteori. CDA är inte bara en teoribildning utan även en metod för analys som presenteras närmare i avsnittet 5.1 *Metodologi*.

²⁷ Detta görs i bl.a. Malmö, Norrköping och Stockholm sedan 2010 (Stockholms läns landsting, 2010).

Kapitel 4. Tidigare forskning

I detta kapitel presenteras tidigare forskning som är relevant för uppsatsen utifrån de uppvisade teoretiska fälten och uppsatsens geografiska fokus. I avsnitt 4.1 *Neoliberal tendenser inom stadsstyret* redogör vi för kritik av en global neoliberal utveckling utifrån olika aspekter. I avsnitt 4.2 *Social hållbarhet i den neoliberal staden* behandlar vi kortfattat användningen av begreppet social hållbarhet i en neoliberal kontext samt utvecklar hur vi förstår kopplingen mellan social hållbarhet och byggande i staden via fysisk planering. I avsnitt 4.3 *Malmö blir (socialt) hållbart* presenterar vi studier av Malmö stad och hur kommunen förhållit sig till neoliberal stadsutveckling. Här fördjupar vi även förståelsen för hur Malmö stad använt omvandlingsberättelser (genom *storytelling*) som verktyg i stadsutveckling och vad hållbarhet betytt (och *betyder*) för dessa berättelser. Ambitionen är inte att ge en heltäckande redogörelse för forskningsläget utan snarare formulera en relevant bas för föreliggande uppsats.

4.1 Neoliberal tendenser inom stadsstyret

Som vi diskuterade kapitlet 3.2. *Kritisk urbangeografi* så menar Lefebvre att kapitalismen är en ideologi som ständigt står i begrepp att dölja sig själv. Detsamma kan enligt Mouffe och Brown sägas om (neo)liberalismen (Brown, 2015; Mouffe 2008, 2013). Mouffe förfäktar en demokratisk modell kallad agonistisk pluralism, med rötter i den postpolitiska teoribildningen²⁸. Brown beskriver i *Undoing the Demos. Neoliberalism's Stealth Revolution* (2015) aspekter av hur neoliberalismen har modifierat styrningen av staden och urholkat demokratin. Gemensamt för de två är tesen att utrymmet för politisk förändring under de senaste årtiondena radikalt har minskat.

4.1.1. Konsensus - demokratis motsats?

Mouffe driver i böckerna *Om det politiska* (2008) och *Agonistics* (2013) tesen att demokratisk politik karaktäriseras av konfrontation mellan hegemoniska projekt och att konflikten i sig är grundläggande för demokratin (Mouffe, 2013, s. 17). Politik bör således inte fokusera på att nå konsensus, utan snarare på att mediera konflikter på ett sätt som inte innebär våldsanvändning. Mouffes term för att beskriva denna konfliktbaserade men icke-våldsamma politik är *agonism*, till skillnad från potentiellt våldsamt *antagonism* (Mouffe, 2008; 2013)²⁹. Mouffe konstaterar vidare att: "it is only when division and antagonism are recognized as being ineradicable that it is possible to think in a properly political way" (Mouffe, 2013, s. 15). Politik är inte, skriver Mouffe, en samling tekniska frågor som ska lösas

²⁸ Swyngedouw (2007) företräder synen på hållbarhet och miljö som särskilt avpolitiserade frågor.

²⁹ Våldsutövande i det här fallet begränsas inte till våld mellan personer av olika politisk övertygelse, utan även statligt/polisiärt våld.

av experter; politik är en fråga om att välja mellan alternativ som per definition *inte kan* gangna alla (Mouffe, 2013, s. 3) och detta är:

[...] something that cannot be grasped by the dominant tendency in liberal thought, which is characterized by a rationalist and individualist approach. This is why liberalism is unable to adequately envisage the pluralistic nature of the social world, with the conflicts that pluralism entails (Mouffe, 2013, s. 3)

Ovanstående argumentation hämtar kraft ur Mouffes kritik av en liberal samförståndspolitik som hon menar har ersatt konflikter kring klass med livsstilsfrågor (Mouffe, 2008, s. 61). Samma kritik formuleras av Brown mot den neoliberal tolkningen av politik: “political consensus replaces [...] political contestation” (Brown, s. 68). Liberaler ser, menar Mouffe, det politiska som en neutral plats där olika grupper på lika villkor strider om inflytande och makt, utan att ifrågasätta den dominerande hegemonin och i grunden förändra förutsättningarna för maktfördelning (Mouffe, 2013, s. 9). Mouffe exemplifierar denna förändring med hjälp av Halls³⁰ analys av brittiska, socialdemokratiska New Labours kris och förnyelse. Den moderna välfärdsstaten hyllar varken marknaden eller staten, enligt Mouffe, utan snarare *partnerskapet dem emellan*, ett s.k. *Public-Private Partnership* (fortsättningsvis kallat privat-offentligt samarbete) (s. 64). Enligt samma logik motiveras politikernas konsensus kring mitten med att det inte längre finns bäring för en klassindelning, då en överväldigande majoritet sägs tillhöra medelklassen (Mouffe, 2008, s. 63). Då det naturligtvis inte går att förneka att det fortfarande finns ekonomiska skillnader i samhället används, menar Mouffe, begreppet “utanförskap”, ett ord som inte har samma politiska konnotationer som exempelvis klass och som dessutom implicerar ett individuellt ansvar snarare än ett strukturellt (ibid.). Det mest akuta problemet med denna utveckling är att “när det inte längre finns några grundläggande skillnader mellan partierna [...] kan man fråga sig hur länge det dröjer innan medborgarna fullständigt förlorar tilltron till den demokratiska processen” (Mouffe, 2008, s. 64-65).

4.1.2 Governance

Governance är ett ofta förekommande begrepp som hanteras på olika sätt av olika teoretiker (Brown, 2015; Dannestam, 2009). Grundläggande är dock att begreppet signalerar en förändring från hierarkiskt styre av stat, kommun eller företag, till ett styre baserat på allianser och nätverk som implicerar en specifik form av relationer mellan staten, civilsamhället och marknaden (ibid.). Då resursstarka organisationer är mer åtråvärda som samarbetspartners än andra grupper, blir också ofta näringslivet den mest attraktiva koalitionspartnern för kommunen (Dannestam, s. 91). Brown menar att detta fenomen är en följd av att stater och kommuner idag inte ensamma kan uppnå eftersträvsvärda resultat, något som leder till en omvärdering av demokratin: “public life is reduced to problem solving and program implementation, a casting that brackets or eliminates politics, conflict, and deliberation about common values or ends” (Brown, s. 126). Här finns en viktig poäng: deltagande och inkluderande, samt en mer horisontell organisering av tidigare mycket

³⁰ För en fördjupad insyn se Halls artikel *The Neo-liberal Revolution* (2011).

hierarkiska organisationer är naturligtvis viktiga demokratiska element men så länge de inte används som ett sätt att hantera det politiska så blir de tomma symboler. Detta genererar en sammanblandning av betydelsen av demokrati: demokrati blir de demokratiska metoderna (deltagande och allianser), inte målen som ska uppnås: “gouvernance [...] reconceptualizes democracy as [...] divorced from politics and economics: democracy becomes purely procedural and is detached from the powers that would give it substance and meaning as a form of rule” (Brown, s. 128). Detta synsätt delas också av Fainstein (2010) och Loopmans och Dirckx (2012) som menar att symboliskt demokratiskt deltagande blir ett sätt att hantera och dölja neoliberalismens negativa sociala effekter (Loopmans & Dirckx, s. 103). Browns och Loopmans & Dirckxs tes går hand i hand med Mouffes, nämligen att den (neo)liberala definitionen av demokrati, som ett medel för att lösa konflikter och nå konsensus, minskar möjligheten att definiera alternativa politiska visioner.

4.1.3 Homo oeconomicus och social *policy*

Här kan det vara på sin plats att påpeka att Brown inte förfäktar en syn på demokrati som ett fenomen fritt från förtyckande potential; demokrati är, menar Brown, ett kärl som kan fyllas med både extrem ojämlikhet och relativ jämlikhet (s. 205-206). Demokratins potential återfinns snarare i dess minsta gemensamma nämnare eller grundsten, nämligen att *demos* - folket - *bör* styra, något som, menar Brown, vid tillfällen har hindrat och begränsat utvecklingen av ett alltför ojämnt samhälle (s. 207). Denna potential äventyras av den neoliberal tendensen att göra människan till en ekonomisk, snarare än politisk, varelse:

Economization replaces a political lexicon with a market lexicon. Governance replaces a political lexicon with a management lexicon. The combinations transforms the democratic promise of shared rule into the promise of enterprise and portfolio management at the individual and collective level. In place of citizen sharing and contesting power, the resulting order emphasizes, at best, consensus achieved through stakeholder consultation, focus groups, best practices, and teamwork. The unruliness of democracy is stifled by a form of governing that is soft and total (Brown, s. 207-208).

Brown hämtar analysen av neoliberalismens karaktärsdrag från Foucaults *Collège de France*-föreläsningar från 1978-79. En av Foucaults grundteser är vad Brown kallar “the economization of the state and of social policy” (Brown, s. 63). Detta fenomen innebär att social *policy* inte längre är någonting som kompenserar för den ekonomiska lagstiftningen eller vid ekonomisk tillväxt blir mer generös. Istället, skriver Brown, är det den ekonomiska tillväxten *i sig* som ska göra det möjligt för människor att säkra sin sociala situation: “so economic growth *is* the state’s social policy” (ss. 63-64). Statens ambitioner har alltså blivit desamma som ett företags, speciellt då en stor mängd företag idag i allt större utsträckning anammar begrepp som hållbarhet och rättvisa i sina mål för att attrahera konsumenter och investerare (Brown, s. 27). Browns tes är alltså att den ekonomiska företagslogik som blivit praxis, inom den offentliga sektorn såväl som i människors privata sfär, integrerat demokratin i kapitalismen på ett sätt som berövat demokratin dess kritiska potential (s. 208). Den modernistiska tilltron till människan som en politisk varelse med möjlighet att forma framtiden har,

enligt Brown, ersatts av tron på marknaden som kraften bakom samhällsutveckling (s. 221). Den fria marknadens agerande möjliggörs dock av statlig intervention, på bekostnad av interventioner i andra samhälleliga sammanhang: "the state facilitates capital [but] it does not intervene at the level of exchange (access, opportunity), distribution (income inequality) or collateral damages (ecological, social, political)." (Brown, s. 68) Brown menar att neoliberalismens betydelse och karkitär varierar beroende på kontext (s. 20). Brown själv tar upp begreppet som ekonomisk *policy*, ett verktyg för styrning och en ordning som är både global och lokalt anpassad (ibid.). Brown förtydligar ståndpunkten med Sverige som ett exempel på hur neoliberal logik sammanslagits och motiveras med välfärdens legitimitet (Brown, s. 20-21). Denna nationella process beskrivs av Gressgård:

[...] cutbacks to the welfare state have been occurring since the early 1990s, when Sweden was struck hard by economic crisis, leading to radical reductions in public spending by the Social Democratic government. Since a right wing alliance gained power in the 2006 elections, more cuts have been made to state subsidies, for instance in the areas of housing and employment policies and social security (Hedin et al., 2012; Perbo, 1999; Schierup, 2006). The cuts are partly a consequence of ideological changes that have emphasized the deserving individual over equitable distribution, and partly of reduced taxes for high income groups, which limits the possibilities for national policies of redistribution (Gressgård, 2014, s. 42)

Precis som Brown påpekar används i Sverige retorik om välfärden för att motivera neoliberal politiska ingrepp. Exempelvis kan sociala nedskärningar motiveras med att värna välfärdsstaten (se exempelvis Nya Moderaterna, 2015). På detta sätt legitimeras minskade bidrag, omfördelning och materiell rättvisa utan att det framstår som ett ideologiskt grundat beslut.

4.2 Social hållbarhet i den neoliberal staden

Utifrån synen på staden som en kondensering av sociala relationer kan tendensen mot en ekonomisering eller kommodifiering av individen även kopplas till en kommodifiering av staden: *staden är den vara* som ska skapa ekonomisk tillväxt (Hartman Magnusson & Karlberg, 2014; Möllerström, 2011; Philo & Kearns, 1993). För att skapa den önskade tillväxten krävs det dock att staden lockar till sig rätt sorts invånare ³¹(Hartman Magnusson & Karlberg, 2014; Holgersen, 2014; Möllerström, 2011; Stevenson, 2003). Den fysiska utformningen av staden samt dess image blir viktiga resurser i den allt mer globaliserade konkurrensen om de rätta invånarna och företagen. Marknadsföring utifrån diskursen om städers och regioners konkurrens manifesteras ofta inom stadsutvecklingsområdet genom *city-branding* ("stadsprofilering" på svenska) (Hartman Magnusson & Karlberg; Stigel & Frimann, 2006). Marknadsföringen av staden utges ofta vara till allas fördel, trots att invånare kan bli missgynnade eller inte är berörda av det aktuella *policy*arbetet (Philo & Kearns, s. 3).

³¹ Se exempelvis Florida, *Den kreativa klassens framväxt* (2006) om den tillväxtgenererande s k *kreativa klassen*.

Hållbarhet används idag i stor omfattning inom planeringsarbete (Davidson, 2010, s. 87). Trots detta är definitionen av begreppet generellt vag och beroende av kontexten (ibid.; Grunder, 2006). Termen brukar härledas till *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future* (vanligen kallad Bruntlandskommissionen) från 1987, vilken beskriver hållbarhet som: ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (WCED, s. 8; 44). Davidson hävdar även att hållbarhet är ett särskilt intetsägande begrepp i och med att det ofta förklaras som tredelat. Generellt brukar det baseras på ekonomiska, ekologiska och sociala dimensioner där alla tre skall samverka för att något skall anses vara hållbart (Davidson, 2010, s. 88). Med detta synsätt kan begreppet sägas sakna normativt innehåll, vilket gör hållbarhet till strategiskt lämpligt inom narrativt planeringsarbete, eller stadsprofilering då det knyter an och samlar ett antal andra vanliga planeringsbegrepp³² samtidigt som det appellerar till visionära och framtidsinriktade dimensioner av planering (Davidson, 2010, s. 88; Gressgård s. 110; Baetley, s. 121). I kontexten fysisk planering kan hållbarhet således ges en sken av en ”allt-i-ett lösning”. Davidson beskriver termens omfattande användning på följande vis: “the term stretches across literally all spheres of life, and has become a key idea in urban planning” (Davidson, 2010, s. 88). Att samhället idag har högre utsläpp och mer omfattande konsumtion än någonsin tidigare, samtidigt som ”hållbarhet” är vida accepterat, visar på begreppets vaghet: “this means that we embrace the notion of change at the same time as continuing to act as we always did” (ibid.). Visionen om den hållbara staden blir alltså svårgripbar och förtäckande på två vis; dels på grund av ottydligheten i begreppet ”hållbarhet” och dels på grund av det urbana rummets kamouflerande och normaliserande av ideologi (Lefebvre, ss. 8-9). Detta resonemang utvecklar vi vidare i nedan följande avsnitt 4.2.1 *Fysisk planering och social hållbarhet*.

4.2.1 Fysisk planering och social hållbarhet

I antologin “*Contradictions of Neoliberal Planning - Cities, Policies, and Politics*” (red. Baeten & Tasan-Kok, 2012) presenteras neoliberal planeringsmotsättningar. Kommodifiering av staden och i längden det sociala, beskrivs som ett grundläggande problem:

Reducing the city to an ‘economy’ defines everything and everybody as either economic gain or loss, with nothing outside this dichotomy. Economic reductionism, on the one hand, simplifies the view of what constitutes good planning - planning that triggers economic gain - but, on the other hand, turns planning practice more complex, as all planning issues that fall outside the economic imperative lack an overall vision to effectively deal with [it] [...] as it has to pursue goals that only suit part of the urban public (Baeten, s. 209)

Baeten menar att ekonomisk reduktionism är en konsekvens av neoliberalismen (s. 209) och att social hållbarhet som planeringsmål därmed måste röra sig inom ramarna för vad som anses skapa ekonomisk tillväxt. Enligt denna logik kan social hållbarhet endast eftersträvas så länge tillvägagångssätten ger avkastning. Författaren menar vidare att diskurser om (och faktiska) kriser, i

³² som ex. social sammanhållning, social rättvisa, socialt kapital eller livskvalitet

en neoliberal kontext, öppnar upp för ytterligare marknadsvänliga förstärkningar i det kommunala styret³³, vilket får den ekonomiska reduktionismen att ses som nödvändig eller till och med naturlig (s. 206). Samtidigt skall kommunerna enligt PBL (SFS 2010:900) säkerställa både den demokratiska processen samt en materiell rättvisa via ex. översiktsplaneringen (Nylund, s. 42). Denna svårhanterliga uppgift att balansera socialt ansvarstagande och försörjning av basala funktioner i staden tillsammans med attraktivitets- och konkurrensstärkande åtgärder landar ofta, för stadsplanerare och politiker, i en fysisk förändring av stadsmiljön. Byggandet ses idag som en viktig språngbräda varifrån båda målsättningarna kan mötas och uppfyllas samtidigt (Loopmans & Dirckx, 2012, s. 100; Loopmans 2008). Dannestam (2009) undersöker bland annat på hur Malmö stad aktivt arbetat med *bilden* av staden (s. 149). Det diskursiva arbetet är inte “enbart” av symbolisk karaktär, med syfte att omskapa en image, utan det förstärks också genom konkreta förändringar i staden (s. 144). Enligt Dannestam blir det viktigt inom en tillväxtorienterad och attraktivitetssökande politik att *uppfattningen* av staden även manifesteras fysiskt:

Politikens handlingskraft och stadens förändring måste visualiseras fysiskt i den urbana stadsmiljön. Makten att agera måste synas i stadens rumsliga utformning. Detta kan ses som en illustration av att en institutionaliseringsteknologi baserad på *diskursiv förmedling* [vår kursivering] varit viktig. Förvandlingsdiskursen hängs upp på – den visualiseras genom – de olika projekten. Projekten äger sitt rum i staden. (Dannestam, s. 151)

De fysiska förändringarna i staden visar på aktivt agerande hos stadens ledning gällande stävande av *krisen* (s. 152). När Malmö stads *storytelling*arbete idag lyfter hur sociala frågor “ligger efter” och nu skall åtgärdas (Gressgård, 2015; Holgersen, s. 33), är att” bygga-för-social-hållbarhet” en variant av stadens tidigare tillvägagångssätt. Att bygga fram social hållbarhet innebär dock flera praktiska svårigheter. Precis som Malmökommissionen visar är spatiellt relaterad ojämlikhet (i t.ex. hälsa) ett ökande problem i många västerländska städer idag (2013). Några aspekter som ofta förespråkas som socialt hållbara insatser inom stadsplanering är de som är avsedda att minska segregationen i staden. I Sverige har begreppet gentrifiering³⁴ generellt negativa konnotationer³⁵ och ersätts ofta av andra termer som “blandstad”³⁶ eller “urban upprustning/regenerering” (Lees, 2008, s. 2452), alltså strategier för att åstadkomma social förbättring i socioekonomiskt utsatta områden genom att geografiskt blanda befolkningsgrupper via attraktiva mötesplatser och blandade upplåtelseformer

³³ Se exempelvis “Green fix” as crisis management. Or: In which world is Malmö the world’s greenest city? (2014) av Holgersen och Andreas Malm som beskriver diskursen kring hur ekologisk ohållbarhet “löses” genom Västra hamnen, alt. se avsnittet 4.3.2 *Berättelsen om Malmös omvandling: från industristad till kunskapsstad*.

³⁴ Enkelt kan *gentrifiering* beskrivas som: “en process som innebär att sammansättningen hos en grupp [...] [boende i ett område] förändras så att den nya gruppen får högre socioekonomisk ställning än den tidigare, samtidigt som den byggda miljön också förändras genom nya investeringar i fast egendom” (Clark, 2014, s. 39). Ju större socioekonomisk skillnad som finns inom den nya gruppen desto mer påtaglig blir processen, inte minst för att ju mer ekonomiskt starka de nya invånare är desto större tenderar de fysiska förändringarna bli (ibid.)

³⁵ Vid en workshop under Bostadsvrålet i november 2015 beskrevs Amiralstaden som ett upprustningsprojekt “utan gentrifiering”.

³⁶ Begreppet *blandstad* har flera betydelser - dels kan det relatera till en önskad blandning av socioekonomiska grupper i ett område (exempelvis genom att blanda upplåtelseformer), dels till en blandning av funktioner i motsats till den modernistiska stadens funktionsuppdelning. Vi diskuterar i den här uppsatsen blandstaden (eller “social mixing”) utifrån den förra betydelsen (Davidson, s. 67; Lees, 2008).

(Davidson, s. 67; Lees, 2008). Retoriken grundar sig i idén om att utsatta invånare skulle tjäna³⁷ på att bo i mer välbärgade områden (Lees, 2008, s. 2453). Enligt samma logik ökar den sociala hållbarheten när medborgare med olika socioekonomisk bakgrund möter varandra och resurssvaga invånare exponeras för medelklassens livsstil och normer (Lees, 2008, s. 2463; Raco, ss. 51-52). Tesen om att möten mellan invånare med skiftande socioekonomisk bakgrund genererar social hållbarhet skapar en illusion av ojämlikheten som en fråga om livsstil och olika typer av invånare istället för att vara grundat i ekonomiskt determinerade frågor som klass (Raco, s. 51). Studier visar att det är mer fruktbart att mäta social hållbarhet genom att undersöka den *upplevda* välfärden. Den upplevda välfärden beror inte i första hand på faktisk egen inkomst, utan snarare på hur den relaterar till inkomsten hos andra invånare i samma område (Lees, 2008, s. 2461). Även Boverket ställer sig frågande kring urban regenerering och idén om att blanda in bostadsrätter eller egnahem i resurssvaga områden för att motverka segregation (Boverket, 2010, s. 11). Det kan uppstå en målkonflikt, skriver Boverket, i önskan att dels socialt blanda invånare och dels att skapa stabilitet och minska omflyttningen i utsatta områden. Risker är att resurssvaga grupper tvingas flytta och därmed skjuts "problemet" undan enligt en klassisk gentrifieringsprocess (ibid.). Gentrifieringsforskning visar också just detta, att välbärgade invånare som flyttar till socialt utsatta områden tenderar att tränga ut mindre resursstarka invånare (bl.a. genom hyreshöjningar) samt att befintliga invånarna i socialt utsatta områden får en försämrad livskvalitet när resursstarka invånare etablerar sig i området (Lees, 2008, s. 2461; Davidson, 2008, s. 2401)³⁸.

4.3 Malmö blir (socialt) hållbart

I följande avsnitt tar vi upp hur kommunens berättelser om Malmö dialektiskt samverkar med den fysiska utvecklingen av staden. I kapitel 6. *Analys* presenterar vi vårt bidrag till den urbanteoretiska forskningen om Malmö med en granskning av visioner för fysiskt byggande med social hållbarhet som ledord.

4.3.1 Nutidshistoria, Malmös skiftande identitet

Stigendal och Billing utreder i den gemensamma avhandlingen *Hegemonins decennier. Lärdomar från Malmö om den svenska modellen* (1994) hur den svenska modellen av samförstånd mellan företrädare för regering, industri och arbetskraft tog sig i uttryck just i Malmö. Socialdemokratiska Arbetarpartiet (hädanefter kallat SAP) regerade utan avbrott i Malmö under 67 år, från 1919 till 1985. Under efterkrigstiden samarbetade SAP med Högerpartiet (nuvarande Moderaterna) och industrin: detta samarbete har kommit att kallas för "Malmöandan" (s. 22). Politiska beslut diskuterades, skriver författarna, inom kommittéer, nämnder samt genom inofficiella kontakter, och när beslut sedan togs i kommunfullmäktige ledde de sällan till komplicerade diskussioner eller votering (s. 276). Det

³⁷ socialt, ekonomiskt och kulturellt (Lees, 2008, s. 2461).

³⁸ För en problematisering av mötesplatsen och de förmodade av-segregerande effekterna se exempelvis artikeln *Geographies of the veil: violent encounters in urban public spaces in Malmö, Sweden* (2014) av Listerborn.

fruktsamma samarbetet mellan SAP och Malmös "högteknologiska lågteknologi" byggde på rationaliseringar inom industrin, vilket under en tid ökade både företagens vinster, industriarbetarnas löner och kommunens skatteintäkter (s. 110). SAP's prioritering av kapitalismens effektivitetskrav utgjorde Malmöandans "röd-blå tråd" (s. 276) och att särintressen, som klassfrågan, bannlystes från partiets officiella retorik till förmån för befolkningsflertalets intressen eller samhällsintresset (s. 341). SAP's maktposition inom kommunen legitimerades inte heller med ideologi utan med ekonomiska beslut som exempelvis en låg skattesats: "valsegrarna [berodde, enligt SAP] på partiets skicklighet som administratör av kommunens ekonomi" (s. 342). Konkurrensen med låglöneländer ledde under 1970-talet till kris inom flera av stadens industrier. Den win-win-win-modell som varit så framgångsrik nådde en gräns när förhållandet *ökande produktion - ökande löner* sprack och produktionens förhållande till konsumtionen därmed försattes ur balans (s. 370). Parallellt med detta minskade också den kommunala närheten mellan makt och produktion och utflyttningen från Malmö till kranskommunerna ökade³⁹. Detta, skriver Billing och Stigendal, försämrade Malmös konkurrenskraft gentemot andra kommuner (s. 343).

Som ett svar på denna utveckling initierades under det tidiga 2000-talet en förvaltningsövergripande kommunikations*policy* för att samordna Malmö stads image. Detta "omfattande visionsarbete" skulle ske i gränsöverskridande partipolitiskt samförstånd (s. 75). Möllerströms avhandling *Malmös omvandling. Från arbetarstad till kunskapsstad. En diskursanalytisk studie av Malmös förnyelse* (2011) ger en grundlig analys av hur kommunen använt sig av *storytelling* som metod för att förankra en politisk/ideologisk förändring inom den kommunala organisationen. Metoden hade stor potential som styrningsteknologi i det externa arbetet riktat mot såväl kommuninvånarna som potentiella besökare och investerare i ett internationellt sammanhang genom strategin att få kommunens anställda att agera som "organisations-ambassadörer" med en gemensam bild av Malmö stad (Möllerström, ss. 25- 26). Det var viktigt, skriver Möllerström, att i berättelsen fortsatt bejakade det man ansåg som positivt med det förgångna: "*samförståndet och gemenskapen* [vår kursivering]" (Möllerström, s. 72). Berättelsen om det nya Malmö konstruerades i motsats till den "passiviserande skötsamhetskulturen" och den visionslöshet som sades präglade Malmö under den socialdemokratiska modernismen (Möllerström, s. 72). Berättelsen byggde på de två olika utvecklingsprocesser som parallellt pågick inom staden under 1990-talet: avindustrialiseringen i form av nedläggningen av Saab (ökad arbetslöshet och invandring samt en "hotfull" social och ekonomisk situation) och besluten om de "kraftfulla" investeringarna "Öresundsbron, Citytunneln, utbyggnaden av Hyllie, Malmö Högskola och etableringen av s.k. nya kunskapsföretag [med] stora förhoppningar om en dynamisk ekonomisk tillväxt" (Möllerström, s. 73).

4.3.2 Fortsatt förändring, Malmö blir (socialt) hållbart

Nylund jämför tre på varandra följande översiktsplaner (hädanefter kallat ÖP) från Malmö stad och hur de förhållit sig till rättvisa och hållbarhet i artikeln *Conceptions of justice in the planning of the new urban*

³⁹ Enligt Malmökommissionen m.fl. är detta fortfarande ett faktum: Malmöområdets välsituerade invånare återfinns till stor del i kranskommuner som Vellinge, Svedala och Lomma (s. 47)

landscape – Recent changes in the comprehensive planning discourse in Malmö, Sweden (2014). Nylund konstaterar att begreppet *social hållbarhet* introduceras i ÖP 2005. Social hållbarhet ersätter därmed *social ojämlikhet* som används i ÖP från år 2000. I samma ÖP är “ekologisk” i princip är det enda epitet som sätts framför begreppet hållbar. Denna förskjutning sammanfaller med Holgersens påpekande att epitetet *grön*, eller *ekologiskt hållbar* gick hand i hand med 90- och det tidiga 00-talets fysiska materialisering av det “nya” Malmö genom storskaliga byggnadsprojekt (Öresundsbron, Citytunneln, Bo01, etc.) (Holgersen, s. 81). Den ekologiska hållbarheten som var en viktig del i Bo01s varumärke bidrog dessutom enligt Holgersen till bomässans internationella genomslag:

to brand something – which may or may not have positive ecological effects – as *green*, has become a strategy for overcoming crises [...], this is called a *green fix* – a mobilisation of all kinds of environmental policies and “sustainability” as a means to generate economic growth and overcome crises of accumulation. (Holgersen, s. 81-82)

Även Dannestam kommenterar den ekologiska hållbarhetens stadspolitiska funktion i Malmö. Författaren konstaterar att det även inom kontexten ekologisk hållbarhet talades relativt lite om detsamma, istället underordnas hållbarhetsaspekterna värden som tillväxt och attraktivitet. Dannestam drar således slutsatsen att visionsarbete om ekologisk hållbarhet istället “återspeglade ett ekonomiskt tänkande, där det handlade om att hitta nya vägar för ekonomisk tillväxt” (Dannestam, s. 123).

I ÖP 2005 har alltså berättelsen om Malmö som en ekologiskt hållbar stad kompletterats med ett helhetsfokus på att uppnå såväl ekologisk som ekonomisk och social hållbarhet. Den sociala hållbarheten sägs enligt statistiska prognoser vara området där Malmö uppvisar “negativa” kurvor, med en ökad social polarisering som följd: “Malmö’s attractiveness could be seriously injured if the city becomes associated with growing social and ethnic differences” (Nylund, s. 49; Malmö stad 2005, s. 9). Som motivering för att vända den negativa sociala utvecklingen står alltså *bibehållandet och förstärkandet av stadens attraktivitet*. Gressgårds artikel *The power of (re)attachment in urban strategy: interrogating the framing of social sustainability in Malmö* (2015) beskriver hur just detta hot mot attraktiviteten utgör grunden i den berättelse Malmö stad väver kring behovet av ökad social hållbarhet inom staden. Gressgårds analys berör specifikt tre tematiska möten (år 2011) som hölls i samband med att den nya översiktsplanen (2012) skulle ut för samråd. Bristande social hållbarhet beskrivs som ett hot mot en i övrigt mycket framgångsrik stadsbyggnadsstrategi: “we have been incredibly successful in what we have done thus far: we have built our flagships, and now it is time to move on—from flagships to social sustainability” (Gressgård, s. 115). Staden är på väg i rätt riktning (mot finansiell och därigenom social framgång), men vissa delar av staden har inte riktigt hängtt med. Dessa områden och människorna som bor där kräver särskilda insatser rörande social hållbarhet (Gressgård, s. 112; Holgersen, s. 33). Nya visioner för Malmös utveckling krävs alltså, enligt den av Gressgård citerade stadsarkitekten, för att nå den sista vägen fram: “it is a matter of filling in and making complete” (Gressgård, s. 115). Detta synsätt ifrågasätts bland annat av Holgersen som menar att *social polarisering och ojämlikhet är en av effekterna av Malmös urbana policy* sedan mitten av 1990-talet, både gällande den byggda miljön och strategin att locka välutbildade

resursstarka invånare. Utifrån Holgersens resonemang om den tidigare politikens bidragande till ökade klyftor blir det problematiskt att påstå att Malmö har haft stor framgång med undantag för några kvarvarande sociala problem som bara väntar på att lösas (Holgersen, s. 83).

Parallellt med introduktionen av social hållbarhet som ett sätt att värna Malmö stads attraktivitet förskjuts översiktsplanernas jämlikhetsdiskurs från frågan om *strukturell ojämlikhet* och *medborgarnas rätt till deltagande i demokratiska processer* mot visionen om *social samanhållning* och *socialt kapital* med fokus på en positiv och öppen förhållning till företagare (Nylund, s. 54). I ÖP 2012 presenteras den, enligt Nylund, naiva förhoppningen om att alla invånare kan delta i planeringen av staden på lika villkor (i "alla" ingår också fastighetsägare och affärsmän som då skall inkluderas enligt samma premisser som invånarna) (ibid.):

All the involved stakeholders – builders and property owners, public authorities, residents, and businessmen – must participate in early stages of all planning processes regarding densification and transformation. Thereby conditions will be secured for creative solutions and local involvement with real citizens' influence. (Nylund 2014; Malmö stad, 2011, p. 77)

Nylund menar att en ändring i PBL (2010:900) från 2008 som innebar att planering skall "säkra god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens" (kap. 2, § 3) har gjort den ekonomiska tillväxten och konkurrensen diskursen till ett allmänintresse och att de privata intressena därigenom förstärks gentemot det offentliga (Nylund, s. 54). Gressgård visar hur Malmös identitet som en socialt hållbar stad skapas i samarbete mellan offentliga och privata aktörer, i regi av Malmö stad. Gressgård skriver att kommunen framhöll mötena som ett led i medborgardialogen, men att de snarare fungerade som ett sätt att samla olika aktörer (politiker, tjänstemän, forskare och entreprenörer) kring en gemensam vision och berättelse om social hållbarhet (Gressgård, s. 110). Gressgård beskriver hur en talare från näringslivet förespråkar att kreativa mötesplatser inom innovativa näringar bör fungera som en modell för offentliga mötesplatser och hur befolkningen bör blandas i staden, något som också återkommer när Malmös ekonomichef likaledes sammankopplar den kulturella mix som uppstår ur offentliga mötesplatser och plattformar för möten inom näringslivet (Gressgård, s. 114-115). "Varför flytta till Malmö", frågar ekonomichefen och besvarar själv frågan med påståendet att *Malmö är en attraktiv mötesplats* [vår kursivering] (Gressgård, s. 116). Gressgård beskriver vidare hur talare betonar vikten av att skapa nätverk, en gemensam plattform och agenda för staden som helhet samt att våga tänka i termer av regional planering: "thereby expanding the city's financial success narrative beyond its territorial boundaries and legislative limitations" (ibid.).

Nylund presenterar ytterligare en språklig skiftning i samma anda. I utkastet för ÖP år 2012 diskuteras istället för områdesfokuserade åtgärder mot *segregation* (som i ÖP 2005) hur olika delar av staden kan sammanbindas till en "*hel stad*". Detta ska uppnås genom att eliminera mentala och fysiska barriärer inom ramen för förtätning, "*social mixing*" och utveckling av kollektivtrafiken:

Densification is seen as a means of supplementing the rental housing in the Million Program areas with privately owned housing, thereby increasing the social mixing and the stability of

these areas [...] A new rail-bound public transport system using the former intercontinental railroad track [...] is expected to connect the Million Program areas to the city center. Around each station it is proposed to establish a node with public and private services [...] (Nylund, s. 50; Malmö stad 2011, s. 41-46, 55-57)⁴⁰

Den tidigare nämna ekonomiseringen av PBL (2010:900), och i förlängningen Malmö stads översiktsplaner, sammanfaller med den planerings-diskursiva förändring som Baeten beskriver i artikeln *Normalising Neoliberal Planning: The Case of Malmö, Sweden* (2012). Den ekonomiska logiken har en sådan dominans i Malmö, skriver Baeten, att grupper eller invånare vars behov och intressen inte är direkt "konkurrensstärkande" nedprioriteras i den fysiska planeringen (Baeten, s. 39). Författaren menar att kommunen idag, till skillnad från tidigare, i privat-offentliga samarbeten driver planeringsprojekt enligt en så samstämmig (ekonomisk) diskurs att de stadsbyggnadsförslag som presenteras snart ses som det *enda* möjliga sättet att agera (Baeten, s. 38). Investeringar och utveckling *i sig* anses vara motiv nog för fysisk planering och detta, menar Baeten, är signifikativt för den neoliberal stadsplaneringens prioriteringar *trots* uttalade sociala ambitioner.

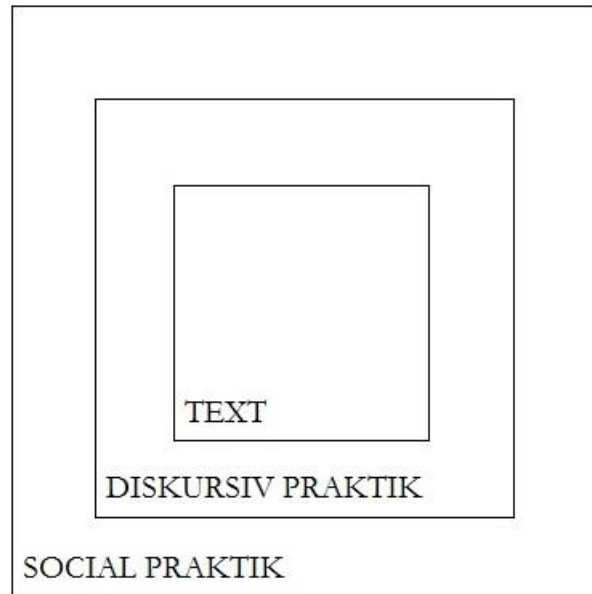
⁴⁰ Tågspåret översiktsplanen nämner är *Kontinentalbanan* vars omvandling till persontrafikerad kan ses som startskottet för den framtida Amiralstaden (se avsnitt 2.4.1.1) som även kommer husera en station.

Kapitel 5. Metodologi

I detta kapitel går vi igenom vår analytiska metod samt dess teoretiska grund. I avsnitt 5.1 *Faircloughs tredimensionella modell* introducerar vi vår metod samt förklarar hur vi använder oss av densamma i analysen. Avsnittet 5.2 *Analytiskt tillvägagångssätt* beskriver analysarbetet där både förfarande och strukturer av analysen förklaras. Slutligen, i avsnittet 5.2 *Metoddiskussion, etik och reflektion*, diskuterar vi svårigheter och problem med vår valda metod.

5.1 Faircloughs tredimensionella modell

Som tidigare nämnt, se avsnitt 3.1 *Kritisk diskursanalys*, gör Fairclough tydlig skillnad mellan diskurs och icke-diskurs. Det icke-diskursiva (som strukturer, relationer och processer) påverkar och relaterar till de diskurser som uttrycks genom text (Fairclough, 1992, ss. 5 ff.; Kolankiewicz, s. 133). Parallellt utgörs det sociala av både diskursiva och icke-diskursiva dimensioner (Fairclough, 1992; s. 62; Kolankiewicz, s. 131). Enligt teorin återfinns diskursiva praktiker i *text*. Faircloughs “verktygslåda” för att analysera det sociala och materiella är en tredimensionell modell som visar på kausaliteten mellan diskursen och det icke-diskursiva (Kolankiewicz, s. 133). Att Faircloughs analysmetod är tredimensionell avser följande tillvägagångssätt: 1) *texten* (eller den kommunikativa händelsen) beskrivs, för att sedan 2) tolka den *diskursiva praktiken* (produktion och konsumtion av text), och till sist att 3) relatera text och diskursiv praktik till dess *sociala praktik* (inom ramen för en viss verksamhet) (Fairclough, 1992, s. 231). Inom ramen för en analys baserad på CDA bidrar diskursbegreppet med en möjlighet att granska det språk som används för att diskutera olika ämnen (i det här fallet fysisk förändring inom ramen för social hållbarhet). Hur språket används har potential att definiera vad exempelvis social hållbarhet ska vara. Detta i än större utsträckning då begreppet social hållbarhet inte har en fast definition (se exempelvis Davidson, 2010). Ett exempel på interdiskursivitet kan vara kombinationen av diskurser om rättvisa och diskurser om attraktivitet inom diskursordningen social hållbarhet. Denna interdiskursiva mix är “både ett tecken på och en drivkraft i diskursiv (...) förändring” (Winter Jørgensen & Phillips, s. 77). Reproduktionen av diskurser och förändring kan därmed undersökas genom att analysera “relationerna mellan de olika diskurserna i en diskursordning och relationerna mellan olika diskursordningar” (ibid.). Hegemonibegreppet ger en möjlighet att analysera hur diskursiv praktik ingår i den större sociala praktiken: “diskursiv praktik kan ses som en aspekt av hegemonisk kamp som bidrar till reproduktionen och transformationen av den diskursordning som den ingår i [...] Diskursiv förändring äger rum när diskursiva element artikuleras på nya sätt” (ss. 80-81).



Figur 4 Bilden ovan visar konceptet för Faircloughs tredimensionella analysmodell. Analysen påbörjas med texten, ”i mitten”, och arbetar sig ”utåt”. Viktigt att påpeka är att alla tre analyssteg är sammanflätade. (Bild av författarna baserad på Winther Jørgensen och Philips, 2002).

Nedan går vi igenom analysmodellen mer ingående:

1. *Texten* byggs upp av olika tecken som i sin tur återspeglar olika diskurser som sedan kan återkopplas till sociala eller samhälleliga tillstånd (Fairclough, s. 8). I detta analyskede *beskrivs* textens lingvistiska och formella drag som vokabulär och grammatik. Sammanhang mellan olika texter uppmärksammas, detta utifrån Faircloughs syn på betydelsen av intertextualitet som nyckel för att kunna tolka texters sociala betydelse (s. 9).
2. Den *diskursiva praktiken* relateras till hur en text produceras och/eller konsumeras. I denna analysfas *tolkas* textanalysen; alltså i vilken institutionellt kontext och sammanhang är texten producerad, vad har texten för syfte och vilka är tänka mottagare? *Interdiskursivitet*, d.v.s. om flera olika diskurser är synliga inom en och samma text, kan antyda en pågående definitionskonflikt. Reflekteras endast en diskurs i en text så råder det med största sannolikhet konsensus kring en viss ordning (Winther Jørgensen & Phillips, s. 82).
3. Den *sociala praktiken* blir den teoretiska instans där samhällsstrukturens dialektiska förhållande till diskurser utforskas (Fairclough, s. 64). I denna analysfas diskuteras vad som kommit fram i de två första nivåerna (Winther Jørgensen & Phillips, 2002, s. 83) och fasen har även en *förklarande* ansats kring den diskursiva processens relation till sociala processer (Fairclough, 1995, s. 97). Det är även här som Fairclough återkopplar till begreppen hegemoni och ideologi (se avsnittet 3.1 *Kritisk Diskursanalys (CDA)* i uppsatsen). Nivåns syfte kan sägas vara att granska den dialektiska relationen mellan ideologi och diskurs där båda kan reproducera och konstituera varandra (Kolankiewicz, s. 133). Det analytiska tillvägagångs-

sättet i nivån kan beskrivas på följande vis: “This is done (...) through the reference to other preciously formulated theories and explanations of the social processes.” (Kolankiewicz, s. 134)

5.2 Analytiskt tillvägagångssätt

Analysen är baserad på Faircloughs tredimensionella analysmodell och enligt densamma har vi tagit hjälp av tidigare forskning och teori för att kunna tolka de diskursiva praktiker vi spårat i texterna (Fairclough, 1995, s. 97). Eftersom analysnivåerna går in och ut ur varandra kan analys av alla nivåer ske samtidigt, och de kan presenteras på olika sätt (Fairclough, 1992, s. 73). Vi presenterar *text* och *diskursiv praktik* i Analysnivå 1 och *social praktik* i Analysnivå 2.

Uppsatsens problemformulering återfinns inom den sociala praktiken. Det betyder att kompletterande teoretiska ramverk är behjälpliga i att definiera de problem från vilka analysen utgår (Winter Jørgensen & Phillips, s. 83). I föreliggande uppsats formuleras problemet parallellt av planeringsteorins diskussion om *hur fysisk planering kan förhålla sig till rättvisa* samt den kritiska urbanteorins *kritik av neoliberalismen och dess konsekvenser*. I vårt fall analyserar vi den diskursiva praktiken inom den kommunala organisationen i Malmö i ljuset av våra ovan nämnda teoretiska problemformuleringar. I analysen av våra möten använder vi oss av transkription för att beskriva desamma. Detta ställer krav på att vi tar beslut om relevans utifrån de problemområden som formulerats genom planeringsteorin och den kritiska urbanteorin (Winter Jørgensen & Phillips, s. 84). Dessa spörsmål diskuteras i avsnitt 5.3 *Metoddiskussion, etik och reflektion*. I den diskursiva analysen undersöker vi språket för att identifiera vilka diskurser som texterna bygger på. Därigenom kan vi undersöka texternas interdiskursivitet (s. 86). I den textuella analysen använder vi oss av Faircloughs metod genom att granska ordval och dess förhållande till den diskursiva praktiken.

I analysen av den sociala praktiken kontextualiserar vi text och diskursiv praktik. Detta görs i två steg. Först och främst ska “relationerna mellan den diskursiva praktiken och den diskursordning som den ingår i kartläggas (s. 90). För det andra ska icke-diskursiva relationer och strukturer kartläggas för att därigenom belysa den ram som skapats för den diskursiva praktiken (s. 90). Här återkopplar vi till våra tidigare teoretiker och det är först här vi drar slutsatser rörande förändring och ideologiska konsekvenser eller hegemoniska anspråk. Reproduceras en diskursordning eller förändras den och skapar social förändring? Vilka är dess konsekvenser för det sociala?

Då CDA är en kritisk analysmetod bör resultaten användas progressivt genom att skapa möjlighet till förändring. Detta kan exempelvis ske genom att vår uppsats bidrar till en kritisk språkmedvetenhet hos planeraren (s. 92). Metodologiska problem inom CDA återfinns främst inom svårigheter med att definiera gränser mellan det diskursiva och det icke-diskursiva (s. 93). Dessutom kan det vara problematiskt att leda i bevisning dialektiken i språklig och social förändring och omvänt (s. 93). Dessa svårigheter kan knappast “lösas” på ett objektivt sätt, istället är det viktigt inom ramen för CDA att vara transparent och reflektiv kring analysens teoretiska utgångspunkter. Vi diskuterar våra

ställningstaganden i avsnitt 5.3 *Metoddiskussion, etik och reflektion*. Nedan följer en redogörelse för analysens strukturer.

Analysnivå 1 består av behandling av utvalt material, olika typer av text, samt tematiseringar enligt de tecken vi funnit. Varje text behandlades genom noggrann läsning och omläsning av oss båda. Som vi tidigare nämnt ser vi på text som både muntligt, skriftligt och bildligt kommunicerad information (Fairclough, 1992). Detta resulterar i att vi i metodologin inte gjort mer skillnad på analysen av valda dokument och mötesobservationer än det faktum att texterna “lästs” på lite olika sätt⁴¹. *Analysnivå 1* redogörs i tre delar: först analysen av dokument som tar upp social hållbarhet och planering i Malmö generellt och sedan, enligt samma metod, de möten vi deltagit i. Dessa texter tematiseras efter återkommande tecken och spår samt efter motsägelser (enligt Faircloughs resonemang kring interdiskursivitet och diskursordning). Tematiseringarna appliceras sedan på dokumenten om Amiralstaden för att tydliggöra våra tankegångar. I avsnitt 6.1.4 *Sammanfattning av analysnivå 1* sammanfattar vi våra resultat samt presenterar de diskurser som framträtt genom närläsning och tematiseringar. I *Analysnivå 2*, analyseras den sociala praktiken genom att härleda vilka samhällsliga strukturer och ideologier som synliggjorts i materialets diskurser. Denna nivå fungerar *förklarande* kring hur diskursiva processer relaterar till sociala processer och materiella förutsättningar (Kolankiewicz, s. 132). För att undersöka de dialektiska relationerna mellan samhället och texten lutar vi oss mot kritisk urbanteori och planeringsteori tillsammans med tidigare forskningen om Malmö och den neoliberala staden. *Analysnivå 2* knyter så att säga ihop *Analysnivå 1* med uppsatsens tidigare presenterade kunskap kring och förståelse av samhället. Nedan redogör vi för de tre olika analysstegen i *Analysnivå 1*.

5.2.1 Analys av Malmödokument

Analysen av de tre Malmödokumenten bygger på läsning, omläsning och sökande av särskilda nyckelbegrepp och resonemang i de aktuella dokumenten. Efter flertalet genomgångar plockas frekvent återkommande formuleringar som relaterar till fysisk planering och social hållbarhet. Dessa citat struktureras sedan enligt olika teman och vissa av citaten presenteras för att tydliggöra vår argumentation. Efter en första generell tematisering omkategoriseras tematiseringen i två omgångar. I denna fas slog vi ihop teman under övergripande kategorier med ett antal underkategorier. Andra teman sorterades efter hand bort eftersom vi såg dem som mindre relevanta utifrån vårt analysfokus. Flera av temana går in i varandra och distinktionerna är inte alltid självklara. Nedan följer en kortfattad presentation av valda teman:

*Stadsberättelser*⁴² visar de tydligaste berättelserna i dokumenten om vad Malmö är. Det är en berättelse om Malmös resa från “industristad” till “kunskapsstad” samt en utveckling av detta narrativ med

⁴¹ Exempelvis kan vi berätta mer om omständigheterna kring hur informationen på mötena kommunicerades än vad vi vet om tillkomstprocessen av de offentliga dokumenten.

⁴² Inspiration till temats titel fann vi i Jennie Gustafssons masteruppsats *Kittel, hjärta eller nav. En kritisk diskursanalys av ett folkbiblioteks stadsutvecklingsuppdrag* (2015).

fokus på social hållbarhet. Dessa två berättelser är indelade i underkategorierna *Malmö omvandling* och *Kvarstående utmaningar - det sociala*.

Strategier för social hållbarhet belyser hur Malmö stad i dokumenten diskursivt beskriver metoder att uppnå social hållbarhet. Temats spår är indelade i underkategorierna *Organisationsform - Allianser*, *Attraktivitet genom byggande* och *Byggande som ett sätt att hela staden*.

Diskursiv katalysator presenterar vilka förutsättningar som enligt Malmö stad bör råda för att stadsutvecklingen med fokus på social hållbarhet skall kunna initieras.

Följande teman sorterades bort; *Storstaden Malmö*, *Att "vara före"* och *Uppnå social hållbarhet genom medborgarna*.

5.2.2 Möte 1 och 2: Ostrukturerad observation

Vid möte 1, som utspelade sig i en intim miljö med några tiotal närvarande förhöll vi oss både observerande och delvis deltagande. Vi tog anteckningar om vad som sades och hur vi uppfattade detsamma samt var uppmärksamma på stämningar och tonlägen i förhållande till beskrivningar av social hållbarhet. Vi ställde också några frågor vid den efterföljande frågestunden samt pratade med några representanter från kommunen och ISU. Vid möte 2 höll vi oss helt observerande, främst på grund av konferensens karaktär som mer officiell och riktad mot de som arbetat med Områdesprogrammet på olika sätt. Precis som vid möte 1 antecknade vi det vi uppfattade som relevant för föreliggande uppsats. I inget av fallen använde vi oss av i förväg sammanställda scheman eller liknande. Istället var våra observationer ostrukturerade, men informerade utifrån den förkunskap vi hade om den retorik kring social hållbarhet vi önskade undersöka. I analysen av möte 1 och 2 i följande kapitel strukturerar vi våra observationer efter Faircloughs tredimensionella analysmetod. Då möte 1 var över på en timme och möte 2 varade en hel dag med många olika gäster och talare kommer vi ge en mer allmän beskrivning av möte 1 och i analysen av möte 2 kommer vi fokusera vår analys på en programpunkt med titeln *Paneldiskussion "Fysiska skelett och sociala muskler"*, som vi anser är den punkt som till största del överensstämmer med vårt analytiska fokus.

5.2.3 Analys av dokument om Amiralstaden

Med tanke på det första (det framtaget av CaseLab) dokumentets funktion som visuellt komplement till en muntlig presentation har vi inte enbart plockat citat ur texten, utan försöker också ge en nära beskrivning av dokumentets helhetsintryck. Dokumentet består av bilder och kommentarer och vissa citat och för en argumenterande linje för att motivera behovet av Amiralstaden. Dokument 2 består främst av löptext med vissa inslag av kartmaterial. Här har vi plockat ut citat och analyserat texten som sådan, inte dokumentets layout, bilder eller liknande. Båda dokumenten rörande

Amiralsstaden analyseras utifrån den övergripande tematiseringarna av dokumenten rörande Malmö stads syn på social hållbarhet inom stadsbyggande. Utifrån dessa teman granskas likheter och eventuella skillnader kring hur Amiralsstaden förhåller sig till varierande diskurser rörande social hållbarhet.

5.3 Metoddiskussion, etik och reflektion

Precis som vi tidigare formulerat medföljer vissa utmaningar i och med våra kvalitativa analys- och undersökningsmetoder. En svårighet med CDA är frågan om var diskurser börjar och slutar. Kan vi som forskare ställa oss utanför diskurser? Kring denna problematik menar vi att vi i vår roll som observatörer eller analytiker inte på något sätt är fristående från de strukturer och diskurser vi önskar granska. Vi filtrerar även i allra högsta grad våra observationer och läsningar genom vår personliga förkunskap och teoretiska utgångspunkt. I enlighet med CDA anser vi dock att samhället består av vissa materiella tillstånd (som strukturer, relationer och processer), vilka inte kan förklaras som, eller relativiseras till, en fråga om diskurser (Fairclough, s. 87). Exempelvis bygger vår diskursiva ansats på att vi ser kommunen som en stark agent med formuleringsföreträde kring vad staden är och bör vara. Vi har varit normativa i det att vi inte sett kommunens maktroll som diskursiv utan snarare som en materiell förutsättning; det kommunala planmonopolet ger kommunen en särskilt agens när det gäller byggande. Därför har vi en kritisk ingång till de offentliga dokument vi granskar och ser dem som maktverktyg av meningsskapande karaktär (Fairclough, 1992). Vårt teorival påverkar givetvis, som tidigare nämnt, de diskurser vi läser ut i dokumenten. Med vår teoribyggnad kring kritisk urbangeografi, vilken även tangerar utvald planeringsteori, har vi en materialistisk syn på samhället som något uppbyggt av maktstrukturer. Ytterligare en viktig komponent i läsningen av denna uppsats är vår positionering till en kritisk syn på neoliberaliseringen av stadsutvecklingen.

I analysnivå 1 av *text* och *diskursiv praktik* försöker vi vara så öppna kring eventuella resultat som vi förmår. Analysen blir normativ i det att våra val av teori och tidigare forskning ger en (till viss grad nödvändig) begränsning av vad vi anser vara relevant. Detta framkommer framförallt i analysnivå 2; *social praktik*. Däremot är vår ambition, även för analysen av social praktik, att med öppet sinne studera vilka eventuella relationer analysresultaten har till vår teori och tidigare forskning. Eftersom analysen baserats på Faircloughs analysmetod är denna begränsning också en förutsättning, då metoden kräver positionering och förståelse av icke-diskursiva, materiella villkor i samhället (Kolankiewicz, s. 132).

Metoden ostrukturerad observation (se avsnitt 5.2.2 *Möte 1 och 2: Ostrukturerad observation*) medför naturligtvis även sina utmaningar, inte minst utifrån risken för feltolkningar eller bristande och selektivt minne. Vi menar dock att dessa frågor inte utgör några oöverkomliga problem så länge vi som observatörer och analytiker är öppna med vad vi gör och hur vi gör det. Vi har också sett det nödvändigt att använda oss av kompletterande metoder och teoribildningar som agerar i samma metodologiska sfär. Vidare har vi gjort vissa etiska överväganden som blir nödvändiga när vårt analysmaterial i mötesdelen består av individer och inte ansiktslösa dokument. Då vi inför mötena

ännu inte visste hur vi skulle komma att använda våra observationer gick vi inte heller ut med information om att vi närvarade i egenskap av forskare och har således inte inhämtat samtycke till deltagande i vår studie. Med detta i åtanke lämnas inga namn ut i analysen utan enbart deltagares roller i sammanhanget.

Kapitel 6. Analys

Följande kapitel utgör vår analys, indelat i två övergripande nivåer. I detta kapitel refererar vi till analysmaterialet enligt enkla förkortningar som endast förekommer i detta avsnitt. Vissa av dokumenten refereras till i andra delar av uppsatsen men då enligt vårt generella referenssystem. Denna särskiljning i refererande under analysdelen görs för att förenkla läsningen och kopplingen till de olika dokumenten i löptexten. Inledningsvis presenteras analys enligt Faircloughs två första analysnivåer i 6.1 *Analysnivå 1: Text och diskursiv praktik*. Vidare tar vi med oss resultaten från den första nivån in i analysens andra del *Analysnivå 2: Social praktik*. Där relaterar vi våra fynd till den tidigare forskningen och teorin för att klarlägga de funna diskursernas kopplingar till sociala praktiker.

6.1 Analysnivå 1: Text och diskursiv praktik

I den första analysnivån väver vi samman de två analysnivåerna text och diskursiv praktik. Analysdelarna presenteras i följande ordning: 6.1.1 *Analys av dokumenten om Malmö*, 6.1.2 *Analys av möte 1 och möte 2* och 6.1.3 *Analys av dokument rörande Amiralsstaden*. Resultaten från de olika avsnitten sammanfattas i avsnittet 6.1.4 *Sammanfattning av analysnivå 1*.

6.1.1 Analys av dokumenten om Malmö

Här indelas analysen av de tre generella dokumenten av Malmö stad⁴³ enligt våra tematiseringar *stadsberättelser*, *planeringsstrategier för social hållbarhet* och *diskursiv katalysator* med vissa underkategorier. Dessa kategorier återkommer även i de efterföljande delarna av Analysnivå 1.

6.1.1.1 Stadsberättelser

Som nämnt i avsnitt 4.3.1 *Nutidshistoria, Malmös skiftande identitet* har Malmö stad sedan länge arbetat med platsmarknadsföring och *storytelling*. Nedan redogör vi för det tydligaste narrativet om vad Malmö menas vara i relation till stadsbyggande (se underkategori 6.1.2.1 *Malmös Omvandling*) och hur kommunen idag utvecklar denna berättelse (se underkategori 6.1.2.2 *Kvarstående utmaningar - det sociala*).

⁴³ *Arkitekturstaden Malmö. Tillägg till översiktsplan för Malmö. Samrådsförslag, Juli 2014* (2014) = ARK. *Budget 2015. Med plan för 2016-2020* (2015) = BUD. *Malmö stads kunskapsunderlag till Sverigeförhandlingen. Nyttobeskrivningar till följd av höghastighetstågsutbyggnad och storstadssatsningar* (2015) = SVE.

6.1.1.1.1 Malmö Omvandling

Berättelsen om Malmö omvandling är konsekvent och samstämmig. Beskrivningen av stadens progression “från [...] industristad i kris [till] [...] internationell förebild som en attraktiv, innovativ och hållbar stad” (ARK, s. 3) återkommer i alla analyserade dokument. Dåtiden används som negativ projektyta (ex. industristad i kris) i motsats till nutidens positiva tillstånd (ex. internationell förebild). Ibland även summerat som; “en fantastisk utveckling” (SVE, s. 5; BUD, s. 3). Kreativ stad och kunskapsstad återfinns också som adjektiv kring dagens Malmö (SVE, s. 5; BUD, s. 15). Andra positiva och återkommande epitet är: “ung, global och modern stad” (SVE, s. 5) vilka enligt retoriken samstämmer med en positiv utveckling, då: “Många väljer att flytta hit, både människor och företag, och staden växer i snabb takt.” (BUD, s. 3.). Den byggda miljön och förändringar i den ingår som symboliska “bevis” på utvecklingen:

[...] Malmö högskola och bostadsmässan Bo01 i Västra hamnen har haft avgörande betydelse som start på den positiva utvecklingen. Därtill har [...] infrastrukturinvesteringar som Öresundsbron, Citytunneln samt stationerna Triangeln och Hyllie betytt mycket för att utveckla Malmö till en regional motor och en attraktiv, klimatsmart storstad (SVE, s. 5-6)

Betydelsen av den fysiska symboliken i berättelsen om Malmö(s omvandling) visas även i följande citat: "Malmö arkitektur formas av stadens ambitioner" (ARK, s. 6). Dokumenten berättar även om hur “bra” arkitekturen är i Malmö samt fördelarna med att olika tids- och ideologiepoker syns i staden: “En liten vink om vad god arkitektur är, får man ganska snart av en kort cykeltur genom Malmö. Här finns många goda exempel, gamla såväl som nya.” (ARK, s. 4) Som en grund för denna omvandling återfinns en syn på staden något under konstant förändring enligt devisen “varje stad är i ständig utveckling” (ARK, s. 3) och dokumenten framhåller Malmö “höga ambitioner” (SVE, s. 5) angående denna beständiga utveckling.

6.1.1.1.2 Kvarstående utmaningar - det sociala

I denna underkategori belyses formuleringar presenterade som en fortsättning på den diskursiva berättelsen om Malmö omvandling. Det handlar om kvarstående problem; de sfärer där stadsutvecklingen inte “hängt med” (ARK, s. 12). Alltså en framgångsberättelse som sedan följs upp med ett fokus på ett område där kommunen ännu inte haft framgång. Följande citat illustrerar denna berättelselogik: “I många avseenden har Malmö haft en positiv utveckling de senaste decennierna, men i vissa avseenden har inte utvecklingen hängt med. Ökad segregation, skillnader i folkhälsan och otrygghet är några av de sociala utmaningar som Malmö står inför.” (ARK, s. 12) Viktigt att notera är den betydelsen av kronologi och tid i narrativet, “vi var där, nu är vi här och vi skall landa i detta”. Inom den narrativa ramen för sociala problem och fysisk planering återkommer tre tydliga formuleringar, vilka presenteras nedan.

Bostadsbrist lyfts ofta fram som ett problem, särskilt för socioekonomiskt svaga grupper utan sysselsättning (SVE, s. 6, 7, 20). Det basala behovet av tillgång till bostad knyts även retoriskt ihop med att bygga en fysiskt attraktiv stad: "Att ha möjlighet och bo och leva bra är grundläggande för alla människor. I Malmö ska det alltid vara en självklarhet att människors vardagsmiljö ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och utformas med omsorg." (ARK, s. 12) Behovet av nybyggnation beskrivs som omfattande, även gällande skolor och förskolor (SVE, s. 6). Skillnader mellan stadens invånare och områden lyfts också fram, främst under paraplybegreppet segregation. Dessa områden har sinsemellan stora skillnader gällande socioekonomi, sysselsättningsgrad, integration, delaktighet och tillgång till välfärd (SVE, s. 7, 20). Att skapa fler arbetstillfällen och bostäder förklaras som avgörande faktorer för att: "staden ska kunna fortsätta växa och för att välfärden ska spridas till hela befolkningen" (SVE, s. 20). De ovan presenterade beskrivningarna om kvarstående sociala problem ser vi som en ny slags stadsberättelse, alternativt som en utveckling av Malmös tidigare omvandlingsberättelse. Anledningen till att den retoriska utvecklingen går i denna riktning är förmodligen för att samköra olika aktörer och samla kraft inför åtgärdande av de sociala ojämlikheterna. Detta vilande både på etiska imperativ men också för att förbättra Malmös och Rosengårds nationella och internationella rykte samt att öka attraktiviteten för hela staden.

6.1.1.2 Planeringsstrategier för social hållbarhet

I detta avsnitt belyser vi vilka generella tillvägagångssätt dokumenten lyfter fram som lösningar för att uppnå det politiska målet social hållbarhet inom den fysiska planerings sfär. Dokumenten innehåller vissa motstridiga beskrivningar kring metoder men dessa relaterar till varandra genom att de bär samma målbild. Avsnittet är strukturerat enligt tre underkategorier: 6.1.1.2.1 *Organisationsform - Allianser* som syftar till planeringsstrategier där den privata sektorns engagemang för social hållbarhet är elementär (se exempelvis: ARK, s 14.; BUD, s. 3; SVE, s. 35-36), kategorin 6.1.1.2.2 *Attraktivitet genom byggande* som behandlar hur byggande används för att skapa attraktivitet gentemot olika mottagare (se exempelvis: ARK, s. 12, 75; BUD, s. 11, 15; SVE, s. 24, 77) samt 6.1.1.2.3 *Byggande som ett sätt att hela staden* där byggandets vikt i att skapa social hållbarhet belyses, främst genom att skapa mötesplatser och möjliggöra geografisk rörlighet (se exempelvis: ARK, s. 12, 30; BUD, s. 11, 15; SVE, s 8, 31, 35).

6.1.1.2.1 Organisationsform - Allianser

Privat-offentliga samarbeten, bland annat gällande fysisk planering, utpekas som en grundpelare för att nå kommunens politiska och sociala mål för staden:

[...] staden [ska] arbeta med sociala investeringar och bygga nya kunskapsallianser. I Malmö ska frågor om hur vi bygger en modern och välfungerande global storstad stå högt på dagordningen. Vi ser behov av fortsatta satsningar för att Malmö ska bli en i alla aspekter hållbar och attraktiv stad. (BUD, s. 3)

De ekonomiska aspekternas vikt för att nå politiska mål som social hållbarhet och “en hel stad” är grundläggande i dokumenten. För att klara god projektekonomi krävs att staden: “hitta[r] nya samarbeten och innovativa finansieringslösningar.” (BUD, s. 3) Prioriteringen att förbättra ekonomin för de ekonomiskt svagaste grupperna i Malmö presenteras i detta sammanhang som ett sätt att få med de privata aktörerna i stadens utveckling. Detta visas i följande kommentar från byggbranschen: “Den största utmaningen är fortsatt Malmöbornas köpkraft och ekonomiska möjlighet att efterfråga en bostad.” (SVE, s. 51) Att öka stadens generella betalningsförmåga leder alltså till större vinstmöjligheter för privata aktörer. Ekonomiska nyttor för företagen med satsningar i socialt utsatta områden beskrivs som grundläggande för det privata engagemang (SVE, s. 35-36). Svårigheten att mäta de samhällsekonomiska vinsterna i att satsa på sociala projekt beskrivs som ett problem vid kommunens argumentation gentemot den privata sektorn angående sociala satsningar (SVE, s. 35-36). Samtidigt framhålls den privata sektorn engagerande i dessa frågor som nödvändig för att uppnå social hållbarhet (ibid.). Det privata stora och goda bidrag till stadens fysiska utveckling och stadens attraktivitet är ett återkommande tema i dokumenten, nedan följer ett exempel:

Företag och andra aktörer vill investera i Malmö och så även i sina hus. Som vi kan se i dag är flera av stadens finaste arkitekturexempel, äldre som nyare, byggda av aktörer som har prioriterat att hålla hög arkitektonisk kvalitet. Det har gett estetiska och ekonomiska värden till hela staden [...] Malmö framhålls i dag som ett nationellt och internationellt föredöme inom hållbar stadsutveckling och där spelar arkitekturen en avgörande roll. Vår framgång bygger på den positiva resurs som finns i synergin av *offentliga och privata aktörer som går samman* [vår kursivering] om en gemensam vision om stadens utveckling. (ARK, s. 14)

Kommunens, eller Malmö stads, roll nämns ofta (se exempelvis: ARK, s. 3, 76, 77; SVE, s. 6, 7). Dels utifrån rollen som demokratiskt organ men också som en “särskild” (ARK, s. 76) eller “unik” (ibid.) byggherre och förvaltare. Denna roll definieras inte genom att spegla Malmö stad mot andra kommuner utan avser stadens roll jämte de (lokala och globala) privata aktörerna: “I stadsbyggnadsprocessen finns många aktörer med sina intressen och kompetenser. En central aktör är vår kommun, Malmö stad” (ARK, s. 76). Ett annat exempel är det följande, rörande kommunens roll vid byggande i staden: “Här har kommunen, både som planmyndighet och offentlig byggherre och förvaltare, en unik roll.” (ARK, s. 3). Med ett textanalytiskt perspektiv på formuleringar av ovan nämnda typ kan vi konstatera att de privata aktörerna i regel nämns före staden eller det kommunala; “De som betalar för arkitekturen – byggherrar, fastighetsförvaltare och *staden* [vår kursivering]”⁴⁴ (ARK, s. 46) Detta illustrerar att privata aktörer har stort svängrum gällande Malmös fysiska utveckling, vilket vi förstår som ett sätt att öka stadens attraktivitet gentemot privata investerare. Intressant är att kommunens roll presenteras som “en aktör bland andra aktörer” med tanke på det kommunala planmonopolet.

⁴⁴ En intressant aspekt i detta citat är den att hyresgäster eller bostadsrättsägare inte sägs finansiera nybyggnation av boenden.

6.1.1.2.2 Attraktivitet genom byggande

Attraktivitet är ett genomgående tema i dokumenten. I detta avsnitt sammanlänkar vi de olika sätt som *attraktivitetsskapande genom byggande* beskrivs samt vilka tänkta mottagare som nämns för denna attraktivitet. Citaten nedan visar hur de politiska målen om hållbarhet och attraktivitet diskursivt binds samman samt vilken roll planering och stadens fysiska struktur har i arbetet mot dessa mål:

De övergripande målen är att Malmö ska vara en attraktiv och hållbar stad socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Som stad ska Malmö fortsätta vara en tät, grön och nära stad med höga ambitioner vad gäller miljö och hållbar utveckling. Med den kraftiga befolkningsutvecklingen kommer det att behövas fler bostäder, arbetsplatser och utbyggd service. *Målet är att skapa en robust och långsiktig hållbar stadsstruktur för en växande befolkning och samtidigt fortsätta utveckla Malmös attraktivitet* [vår kursivering] (SVE, s. 8)

Allt fler väljer att besöka och flytta till Malmö. Arkitekturen är en avgörande tillväxtfaktor och ett viktigt varumärke för stadens attraktivitet. Därför ska Malmö vara öppet och välkomnande för alla att verka och leva i. (ARK, s. 7)

Ett arbete för attraktivitetsskapande genom byggande för Malmös invånare framträder bland annat i stadsbudgetens "särskil[da] fokus" (BUD, s. 16) på att säkra tillgänglighet och trygghet för barn i det offentliga rummet: "Barns möjlighet att röra sig och ta plats i det offentliga rummet ska vara utgångspunkt när staden planeras. Alla föräldrar ska känna sig trygga med att låta sina barn växa upp i Malmö." (BUD, s. 12) Trygghet för alla medborgare återkommer i ytterligare dokument där den fysiska planerings möjligheter att åstadkomma trygghet bl.a. visas genom följande formulering: "När vi bygger stadens hus och rum ska de främja det liv vi önskar mellan husen så att Malmö blir en trygg och levande stad för alla." (ARK, s. 51)⁴⁵. En annan frekvent återkommande beskrivning av staden är den om Malmö som "motor" för tillväxt och näringsliv i regionen (se exempelvis: BUD, s. 11; SVE, s. 9, 63, 85). Detta återfinns i flera av dokumenten med beskrivningar liknande citatet nedan:

Malmö ska fortsätta vara en motor i hela regionens näringslivsutveckling. Vi ska därför arbeta aktivt för och värna om både det näringsliv som finns och för att nya företag och branscher etableras i Malmö. Med förbättrad infrastruktur skapas ytterligare möjligheter för att lyfta Skåne och Öresundsregionen som arbetsmarknadsregion. (BUD, s. 11).

"Malmö som tillväxtmotor" ingår i en retorik om vikten av att staden blir och är attraktiv för den privata sektorn. Infrastruktursatsningar framhålls som dels en tilldragande faktor gentemot företag vilket genererar jobb (SVE, s. 24) och dels som ett sätt att säkerställa att arbetskraften kan ta sig till jobben (SVE, s. 8, s. 24). Hållbarhet beskrivs som en särskiljande styrka när det gäller stadens kapacitet att locka till sig företag och förstärka: "Malmö som Sydsveriges hållbara tillväxtmotor." (SVE, s. 8) Sammanhangets hållbara aspekter består av satsningar på tågtrafik som förstås som både

⁴⁵ För andra exempel på trygghet och stadsutveckling se exempelvis: ARK, s. 12; BUD, s. 15; SVE, s. 27, 75.

ekologiskt- och ekonomiskt hållbart (BUD, s. 11; SVE, s. 8, 24, 25). Infrastruktur och möjligheten till högre utbildning i staden med omnejd framhålls som både viktigt (SVE, s. 24) och som en del i attraktionsskapandet för företagen: “Här finns ett unikt läge, i Sverige och regionen, som ger många möjligheter. Inte minst har vi ambitionerna, kompetenserna och idéerna.” (ARK, s. 5) Detta för att kombinationen enligt utsagorna underlättar “kompetensförsörjning” (SVE, s. 24) och att “arbetsgivare i Malmöregionen lättare kan rekrytera specialiserad arbetskraft.” (SVE, s. 25)

Även vikten av attraktionsskapande gentemot omvärlden och besökare lyfts fram. Malmö som kreativ stad och inspiratör, ofta gällande “hållbar” arkitektur, skall “visa vägen” (ARK, s. 6) både för Sverige och omvärlden (ibid.). Målsättningen lyfts i fler dokument (se exempelvis: ARK, s. 75; BUD, s. 15; SVE, s. 77), ofta liknande följande formulering: “Malmö har förutsättningar att bli en nationell och internationell föregångsstad för hållbart samhällsbyggande.” (SVE, s. 25) Arkitekturen och planeringsmetoder skall alltså inspirera, göra Malmö känt och locka besökare. En beskrivning om att staden bokstavligt har blickar på sig utifrån återfinns också: “Med Öresundsbron och två internationella flygplatser alldeles i närheten är Malmö en stad som dagligen ses både uppfifrån och utifrån av många.” (ARK, s. 22) Infrastrukturen som möjliggör resande till Malmö med omnejd framhålls i citatet som en orsak till synlighet och därigenom exponering av attraktiviteten.

6.1.1.2.3 Byggnade som ett sätt att hela staden

Enligt dokumenten ses stadens mångfald ur två perspektiv: “[det är] en styrka, samtidigt som det kan medföra utmaningar.” (ARK, s. 12) Fysisk planering kommer in som en av flera lösningar på mångfaldens problematiska sidor i och med skapandet av mötesplatser: “Arkitekturen i Malmö ska anamma stadens mångfald och skapa nya möten och möjligheter.” (ARK, s. 12) En konkret typ av mötesplats som nämns är kollektivtrafiken; “kollektivtrafiken som ett socialt rum, en utmärkt mötesplats där man träffar de man vanligtvis inte umgås med, och som i sin förlängning ger förståelse för att andra förhållanden än de egna existerar – en typisk plats för så kallad *bridging* där insikter och tolerans kan odlas.” (SVE, s. 26) Andra typer av mötesplatser kan vara parker, offentliga byggnader och miljöer (ARK, s. 20, 21, 30). Att möta och se den andre menas generera ömsesidig tillit och förståelse (ARK, s. 12; SVE, s. 26). I samma dokument beskrivs även kollektivtrafiken som något som tidigare planerats för dem som inte har något alternativ men att kollektivtrafiken: “fungerar idag för betydligt fler som ett konkurrenskraftigt förstahandsalternativ.” (SVE, s. 26) Alltså en ny syn på offentliga kommunikationer som något “attraktivt” och idag även brukat väletablerade medborgare. Alltså en plats där människor med olika bakgrunder kan mötas. Synen på mötesplatsens möjligheter att skapa tillit och säkerhet återkommer i flera dokument:

Upplevd trygghet, utsatthet för brott och faktiskt säkerhet i det offentliga rummet handlar ytterst om den enskildes tillit, förtroende, sociala förankring och delaktighet [...] säkerhet i trafiken och den offentliga miljön är prioriterade områden [...] Malmöbor och de som besöker Malmö skall kunna känna sig trygga i den offentliga miljön (BUD, s. 15)

Att "bygga Malmö helt"⁴⁶ är något av en *catch phrase* och återkommer i alla av våra analyserade dokument rörande Malmö generellt (se exempelvis: ARK, s. 4, 12, 30; BUD, s. 4, 11, 15; SVE, s. 5, 33, 36). I budgeten från 2015 beskrivs hur Malmö, med bas i översiktsplanens mål, skall "bygga[s] helt och grönt." (BUD, s. 11). Idén härstammar ur rekommendationerna från Malmökommissionen att ta sig an "faktorerna som påverkar hållbarhet och ökad jämlikhet i hälsa." (ibid.) I dokumenten framträder en tanke om att staden fysiskt skall byggas ihop med en minskad segregation som resultat: "Genom att binda ihop staden på ett bättre sätt kan nya kopplingar skapas och därmed också integrationen öka." (SVE, s. 31) Tydligt i berättelselogiken är att Malmö inte är helt idag men om det byggs ihop kommer kopplingar och integrationen att öka på köpet i en slags dominoeffekt. "Bygga Malmö helt" anknyter alltså till två spår, dels att rent fysiskt bygga ihop Malmö till ett (alt. bygga i hela staden) och dels att "läka samman" (och hela) Malmö. Alltså att bota de sociala "problem" som segregation, ojämlikhet och ökande socioekonomiska klyftor genererar. I citatet nedan visas detta, men också hur minskad ojämlikhet och möjlighet till deltagande också relaterar till attraktivitet för stadens som helhet:

Malmö ska läkas samman för att bli en hel stad, barriärer ska brytas och klyftor minska genom kloka sociala investeringar. Målet är ett samhälle som ger förutsättningar för dagens och morgondagens medborgare att skapa sig ett gott liv. Stadens viktigaste tillgång är Malmöborna. Alla ska kunna ta del av och bidra till den positiva utvecklingen. Genom att minska ojämlikheten och se till att alla kan ta aktiv del i bygget av Malmö stärker vi både stadens attraktionskraft och tar tillvara på alla individers fulla potential (SVE, s. 8)

Att bygga Malmö helt är enligt dokumenten ett sätt att satsa på "investeringar med fokus på dagens och morgondagens invånare." (SVE, s. 4) Persontrafik på Kontinentalbanan beskrivs som en förutsättning för nyexploatering men också ett sätt att snabba på det helande byggandet (SVE, s. 9, s. 32). Följande formulering är talande för vikten i omvandlingen av Kontinentalbanan: "Spårvägen har också en betydande roll för att bygga Malmö helt, med fokus på social hållbarhet" (SVE, s. 32). Resmöjligheterna lyfts fram som något positivt: "en utvidgning av privatpersoners geografiska omland vilket, tillsammans med målpunkter i staden, stärker rörelsen inom staden" (SVE, s. 31) Citatet samstämmer också med berättelselogiken kring byggandets dominoeffekt: Med ökad tillgång till kollektivtrafik ökar rörelsen inom staden, fler människor från olika delar av staden kan mötas och därmed ökas integrationen. Kontinentalbanan beskrivs även som ett sätt att integrera östra Malmö med stadens centrala och västra delar (SVE, s. 29). Ytterligare ett spår i formuleringarna är det kring "helhetsperspektiv" och konsekvensanalyser vilket skall användas för få en överblick på vad satsningarna leder till och hur de påverkar "hela staden" (ARK, s. 12). En specifik social konsekvensanalys nämns också för spårvägen, vilket kommenteras på följande vis:

[...] spårvägslinjer möjliggör positiva effekter för social integration och jämställdhet, och i slutändan för att *förverkliga sociala och ekonomiska rättigheter* [vår kursivering]. Förbättrade kommunikationer kan vara betydelsefullt för att höja socialt utsatta stadsdelars status, tillföra

⁴⁶ Uttrycket är även titeln på Socialdemokraternas program för Malmö inför valet 2014.

bostäder och sysselsättning, skapa en positiv utvecklingsspiral och bygga Malmö helt (SVE, s. 35)

En annan retorik kring mötesplatser är den kring offentliga byggnader och offentlig miljö. Offentliga mötesplatser skall vara utspridda i olika stadsdelar, locka till rörelse inom staden och därigenom göra stadsdelarna “attraktiva för människor i hela staden.” (ARK, s. 30) Samtidigt beskrivs Malmö som “fantastiskt” (ARK, s. 17) just på grund av sin mångfald, både gällande det fysiska som “parker och vatten” (ibid.) men även dess befolkning. Mångfalden i båda dessa fall beskrivs som; “viktiga delar av stadens identitet.” (ibid.) Mötandets huvudsakliga fokus ligger på att människor med olika bakgrund möts (ARK, s. 54). Mötesskapande beskrivs som angeläget på grund av stadens stora mångfald: “I Malmö, som är en stad med många olika befolkningsgrupper, är det särskilt viktigt att det finns platser för dessa människor att mötas.” (ARK s. 35) Att möjliggöra möten i stadens offentliga miljöer går även linje med ett stärkande av stadens varumärke: “Stadens rum ska utformas så att Malmö är en trygg, trivsamt och spännande stad att leva och verka i.” (ARK, s. 54) Detta konkretiseras inte nämnvärt men svepande åtgärder som: stärkande av stadens identitet, särart och arkitektur arv; tillgängliggörande av parker (ARK, s. 20) och att hålla hög arkitektonisk kvalitet på stadens offentliga byggnader och rum (ARK, s. 30) nämns. Samma dokument förtydligar dock målsättningen om det “mötesskapande” byggandet: “God arkitektur är inkluderande och får människor att mötas.” (ARK, s. 36)

Slutligen finner vi ett motsägelsefullt resonemang med om Malmö idag redan är “helt” (ARK, s. 18). Enligt samma dokument har Malmö länge drivit målet att vara en stad utan förort (ibid.) Vi förstår utifrån analysen att det istället är de socioekonomiska och kulturella befolkningssammansättningarna i vissa områden som diskursivt skapar förorterna i Malmö.

6.1.1.3 Diskursiv katalysator

I detta avsnitt presenteras kommunens diskursiva beskrivning av vad som bör hända när, för att, genom fysisk planering, närma sig målet om social hållbarhet. Här presenteras en diskurs kring Amiralstaden tillblivande samt vilka förutsättningar som, enligt Malmö stad, bör råda för att stadsutvecklingen med fokus på social hållbarhet skall kunna inledas. Alltså, “vem” initierar dominoeffekten som slutar i social hållbarhet?

Enligt dokumenten är fysisk planering en självklar pusselbit för att uppnå sociala och politiska mål: “Arkitekturen är, en grundläggande byggsten när vi utvecklar staden hållbart” (ARK, s. 11). Själva byggandet anses kunna bidra till den sociala hållbarheten genom att öka tillfällena för möten och därigenom integration: “Förtätningen av staden innebär [...] samtidigt [...] möjligheter att förbättra vad som fungerar mindre bra i dag, att skapa integration och nya möten. Det är ett positivt förhållningssätt vi ska bära med oss eftersom en stad alltid är i ständig utveckling.” (ARK, s. 26) En intressant aspekt av citatet är hur kommunen specifikt uppmuntrar ett positivt förhållningssätt till förtätning. I en formulering kring Amiralstaden förstärks kopplingen mellan byggande och social

hållbarhet ytterligare: "Arkitektur är att [...] vilja förändra samhället till det bättre. Med den viljan bygger vi Arkitekturstaden Malmö" (ARK, s. 3). Här manas också till en syn på hur stadsplaneringen i Malmö skall skötas och hur planeraren skall tänka kring sin uppgift, intentionerna är och skall vara "goda". Denna berättelse om att fysisk planering och byggande är en *förutsättning* för social hållbarhet framträder tydligt i dokumenten (se bland annat: ARK, s. 3, 26, 33; SVE, s. 4, 26-27, 35; BUD, s. 16). Ett exempelcitrat är följande: "Stadens programmering, det vill säga de funktioner byggnaderna och rummen mellan dem har, ska vara vårt verktyg för att skapa en trygg och levande stad för alla" (ARK, 26). En rundgång i argumenten framträder när en annan tydligt logik presenteras i dokumenten; den om behovet för socialt utsatta områden att öka i attraktivitet föra att de fysiska insatserna skall genomföras:

Under lång tid har bostadsbyggandet i Malmös södra och östra delar varit mycket begränsat, t ex i de äldre miljonprogramsområdena. Det är mycket viktigt att dessa delar av staden får ökad attraktivitet så att hela Malmö kan utvecklas, till gagn för integration och social hållbarhet. Den högre attraktiviteten bedöms kunna leda till dels att bostäder byggs tidigare [...]och] dels till att bostäder byggs som annars inte skulle ha byggts (SVE, s. 19)

Enligt logiken är bostadsbristen i sig är inte argument nog att påbörja förtätningsprojekt i stadens socialt utsatta områden, varken för kommunen eller den privata sektorn. En förklaring till problematiken sägs i dokumenten vara den privata sektorns kontroll över bostadsbyggandet: "Bostadsbyggandet sker idag på marknadens villkor men inte ens under högkonjunktur har det byggts bostäder i takt med befolkningsökningen i Malmö." (SVE, s. 20-21) Detta är en avvikande synpunkt i det avseendet att vi i dokumenten, i det närmaste alltid, enbart hittar en positiv benämning till den privata sektorns inblandning i stadsbyggandet. Här nämns alltså ett problem som sägs bero på den privata sektorns dominans. Slutsatsen av detta är dock inte att det privatas inblandning borde begränsas, utan kommunen landar, diskursivt, med det kvarstående verktyget att öka områdets attraktivitet för att sätta igång byggande vilket skall genererar social hållbarhet. Malmö stad kan enligt detta resonemang inte själva gå in och börja bygga bostäder. Däremot arbetar kommunen för att, tillsammans med staten, finansiera infrastruktursatsningar som omvandlingen av Kontinentalbanan för persontrafik. Alltså: att bygga långsiktiga och storskaliga infrastrukturprojekt för att skapa attraktivitet som, i sin tur (genom det privatas engagemang) genererar mer byggande, vilket leder till social hållbarhet. Detta exemplifieras i citatet nedan:

En stor del i att öka områdets potential, men även områdets attraktionsvärde, är tillkomsten av Rosengårds station. Förverkligandet av de sociala nyttor som då kan åstadkommas för hela stadsdelen är beroende av [...] den nya stationen. Stationen är en förutsättning för att starta omvandlingsprocessen i det område som ligger närmast innerstaden. (SVE, s 27)

Andra formuleringar av vad som krävs för att inleda byggande för social hållbarhet är exempelvis följande; "Genom de föreslagna infrastruktursatsningarna skapas bättre förutsättningar för att bygga [...] Satsningarna innebär högre attraktivitet för bostadsbyggande i anslutning till Kontinentalbanans stationer" (SVE, s. 18) eller; "Den högre attraktiviteten för bostadsbyggande bedöms uppkomma

genom bättre kollektivtrafik och uppdaterade gaturum och stadsmiljöer.” (ibid.) Citaten beskriver diskursivt en slags tidslinje för utvecklingen av socialt utsatta områden och specifikt projektet Amiralsskansen. Detta menas avgöras ifall staten godkänner Kontinentalbanans omvandling. Utan denna attraktivitetshöjande insats menas inga privata aktörer vilja bygga i området. I logiken ingår explicit att Rosengård och andra socialt utsatta områden idag inte är attraktiva nog att bygga i;

[...] exploateringsförutsättningarna är en utmaning i stadens södra och östra delar, där det i stort sett inte byggts några nya bostäder sedan miljonprogrammets dagar. [...] Högre attraktivitet [...] kan bidra till högre fastighetsvärden, [vilket] är här nödvändigt för att över huvud taget skapa förutsättningar för t ex nyproduktion av bostäder. (SVE, s. 22)

Enligt dokumenten stagnerar denna låga attraktivitet inte bara utvecklingen i stadens sydöstra delar utan hämmar även en positiv utveckling för staden som helhet (SVE, s. 19). Amiralsskansen som exempelprojekt blir därför angeläget för kommunen att förverkliga. Satsningar i centralt belägna men socioekonomiskt utsatta områden anses dels förbättra på plats men också förändra Rosengård till något attraktivitetsgenererande för hela Malmö stad. Detta visas bland annat i följande citat: ”Särskilt Amiralsskansen är en långsiktig satsning från staden och området kan med sin lokalisering i framtiden bli en magnet både lokalt och regionalt.” (SVE, s. 27) De positiva effekterna av nybyggnation för befintliga invånare i områdena utefter kontinentalbanan beskrivs vara: ”barriärbrytande, hälsofrämjande, tillits- och trygghetsskapande, jämställdhetsfrämjande och jämlikhetsskapande” (SVE, s. 26-27), att kunna: ”stärka [...] människans sociala utrymme” (SVE, s. 26), samt; ”stärk[a] arbetsmarknaden och motverk[a] segregation” (BUD, s. 16). Dessa formuleringar om positiva effekter av byggande är en del i hur Malmö stad diskursivt beskriver social hållbarhet. Den sociala hållbarheten sammankopplas också med starkt attraktivitet för staden som helhet (SVE, s. 19) och projektet Amiralsskansen med dess sociala hållbarhetsmål blir ett argument för varför infrastruktursatsningarna skall finansieras och genomföras (SVE, s. 27-28). Detta beskrivna moment 22, där varken kommunen eller den privata sektorn kan starta förtätningsprojektet Amiralsskansen utan att Rosengårds attraktivitet stärks, kan alltså lösas av att en tredje part, staten, går in och finansierar omvandlingen av kontinentalbanan. Staten blir då den katalysator som genererar dominoeffekten byggande-som-skapar-social-hållbarhet.

6.1.2 Analys av möte 1 och möte 2

6.1.2.1 Möte 1: Malmös väg mot social hållbarhet - med Malmökommissionen som hävstång

Mötet i början av november 2015 ingick i en serie månatliga frukostmöten arrangerade av ISU på temat hållbar stadsutveckling⁴⁷. Mötets genre beskrivs bäst som någonting mellan ett informations-

⁴⁷ På hemsidan beskrivs frukostmötena som ”korta och kärnfulla träffar öppna för alla” (Institutet för hållbar stadsutveckling, 2016).

och ett marknadsföringsmöte i linje med ISUs uppdrag⁴⁸. Mötet modererades av en anställd på ISU och gäst var en tjänsteman på stadskontoret vid Malmö stad. I publiken fanns ett tjugotal personer. Den kommunala tjänstemannen höll ett anförande med titeln *Malmös väg mot en hållbar framtid*. Presentationens bilder och budskap baserades på det av stadskontoret utgivna dokumentet *Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö. Uppföljning april 2015* (2015). Tjänstemannen beskrev vad Malmökommissionens resultat inneburit för kommunen, speciell tyngd lades vid det faktum att Malmö stads budget från 2015 i sin inledning har med en mening om att budgeten ska vara socialt hållbar. Detta, sa tjänstemannen, var inget mindre än en revolution och hade enligt densamma inte kunnat hända före publiceringen av Malmökommissionens rapport. Vidare återgav tjänstemannen en av de insatser som kommunen initierat för att driva verksamheten i en socialt hållbar riktning. En workshop för verksamhetschefer arrangerades med syftet att informera om “nya synsätt” och det socialt hållbara uppdraget. Ett stort antal av cheferna hade, enligt tjänstemannen, vid workshopens start mycket svårt att ta till sig budskapet om att alla instanser nu skulle agera samlat för social hållbarhet (“det är svårt att ändra rutiner”) men vid workshopens slut hade alla förstått värdet av denna kursändring och en deltagare sa till och med, återgav tjänstemannen, att “detta är det bästa vi gjort!”. Det var oklart om deltagaren med “detta” avsåg workshopen eller den kommunala omläggningen till social hållbarhet. Tjänstemannens presentation var en entusiastisk och generell introduktion till kommunens “revolutionerande” omdaning som socialt hållbar utan detaljer kring eventuella åtgärder. Detta tolkar vi som att syftet med presentationen var att förmedla berättelsen om kommunens handlingskraft i förhållande till temat *Stadsberättelser: Kvarstående utmaningar - det sociala*. Tjänstemannens användande av ord som “revolution” och “kursändring” uppfattar vi som en akt av historieberättande som i allra högsta grad skapar verkligheten. Utifrån detta tolkar vi mötets funktion som en form av externt *storytelling*arbete. Tjänstemannens återgivande av workshopen med verksamhetscheferna var i sig själv en beskrivning av ett *internt storytelling*arbete med fokus på en samsyn kring vad social hållbarhet var och behovet av denna samsyn i alla led av den kommunala organisationen.

6.1.2.2 Möte 2: Slutkonferens Områdesprogram för ett socialt hållbart Malmö, 10:e december 2015

Möte 2 fungerade som en avslutande konferens efter fem års arbete (2010-2015) inom ramen för Områdesprogrammen och drog flera av kommunens högst uppsatta aktörer. Mötet hölls i SUS Jubileumsaula vid Pildammsparken och aulan var i det närmaste full efter att alla närvarande registrerats. Det faktum att mötet hölls i en sjukhusbyggnad kan relateras till synen på social hållbarhet som en fråga om hälsa. Då möte 1 fungerade mer som ett informations- eller marknadsföringsmöte utåt så framstod möte 2 mer som en intern affär och detta konstaterades också då konferensens moderator vid inledningen frågade publiken i vilken egenskap de var där. En stor majoritet kom från den egna verksamheten. Konferensen inleddes av en högt uppsatt kommunal tjänsteman, moderatorer var en anställd ISU samt en tjänsteman vid Malmö stad.

⁴⁸ En mötesplats för aktörer och “intresserade inom hållbarhetsområdet” (Institutet för hållbar stadsutveckling, 2016).

Konferensens inledande tal följde en numera välkänd beskrivning av Malmö som en mycket framgångsrik och attraktiv post-industriell stad men med problem i frågan om social hållbarhet. Efter att ha gratulerat de närvarande till ett framgångsrikt arbete med Områdesprogrammet konstaterade talaren att det i och med höstens stora tillströmning av flyktingar till Malmö nu var dags att kalkylera om prognoser och beräkningar. Kommunen stod inför en stor utmaning på den sociala hållbarhetens front, något som även innebar möjligheter. Detta visar den tidigare nämnda synen på invandring och mångfald som både ett problem och en möjlighet (se exempelvis ARK, s. 17; ARK, s. 12).

Den punkt på programmet med störst betydelse för oss betitlades som tidigare nämnt *Paneldiskussion "Fysiska skelett och sociala muskler"*. I paneldiskussionen deltog en kommunalt anställd arkitekt, en VD för ett privat fastighetsbolag, en privatpraktiserande arkitekt med anknytning till kommun och universitet, en anställd vid MKB med fokus på företagets samhällsansvar samt en näringspolitisk chef vid en branschorganisation för fastighetsägare. Samtalet inleddes med en kommentar från publiken av en man som presenterade sig som fastighetsägare och menade att de privata aktörerna i dagsläget har alldeles för lite att säga till om i utvecklingen av Malmö. Detta genererade en skämtsam kommentar från den kommunala arkitekten om ett citat hen tillskrev Oscar Wilde: "lämna stadsplaneringen åt någon annan än planeraren". Den näringspolitiske chefen nappade på diskussionen och menade att det är av allra största vikt att vi (*de privata aktörerna, vår anm.*) "ser pengar i att investera socialt i områden", implicit sägs i samma mening att om inte investerare uppfattar att det finns en ekonomisk vinst så finns det troligtvis inte heller någon vilja att investera. Denna kommentar fick medhåll från övrig panel. De pengar som den näringspolitiske chefen åsyftade fanns, menade hen, i det faktum att fastighetsvärdet stiger när området lyfts. Hen poängterade vidare att det inte bara fanns en vinst i att investera för social hållbarhet, utan att ett otryggt område dessutom "genererar sin egen undergång... och kostar pengar". Samtalet gick vidare i och med att den privatpraktiserande arkitekten efterlyste att kommunen skulle ta ett mer samlat grepp om stadsutvecklingen. Hen föreslog en specifik grupp med ansvar för hållbar utveckling samt att kommunen vågade göra egna, långsiktiga satsningar för att privata aktörer skulle ta risken att engagera sig i socialt utsatta områden. I det sammanhanget skulle, menade hen, kommunalt arbete för social hållbarhet fungera avgörande för om de privata aktörerna väljer att engagera sig, det skulle ge "incitament och förespegla möjliga vinster". Samtalet gick vidare med en diskussion om vad privata aktörer själva kan bidra med för att öka den sociala hållbarheten. Vd:n för det privata fastighetsbolaget berättade om deras arbete som lett till flera anställningar i ett socialt utsatt område inom skötsel av deras fastigheter och liknande. I nära samverkan med kommunen hade företaget fått ett fördelaktigt erbjudande att hyra kommunal mark i anslutning till deras befintliga fastigheter och därigenom initierat områdets första nybyggnation av hyresrätter på tiotals år. Representanten för MKB berättade om deras bidrag som hen beskrev som att de "tagit sig an ett antal praktikanter" samt att i så stor utsträckning som möjligt upphandlat med sociala klausuler. Samtalet avrundades med exemplet BID Sofielund, något som ansågs vara ett positivt exempel på kunskapsallianser. Deltagare i denna kunskapsallians, berättade den näringspolitiske chefen, är kommunen, föreningar, företag och verksamheter samt privata enfamiljshus-ägare i området. Verksamheten är en strategi för

att höja attraktiviteten i Sofielund. Bredden i denna kunskapsallians framhölls som dess styrka, intressant är dock att hyresgäster i området (som till stor del består av flerfamiljshus) inte nämndes som deltagare.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att inom ramen för möte 2 återfinns de två *stadsberättelser* som vi identifierat i föregående analys: berättelsen om den framgångsrikt omvandlade industristaden och berättelsen om den sociala hållbarheten som den kvarstående utmaningen i stadsbyggandet. Här finns också synen på invandring och mångfald som både ett problem och en möjlighet. Själva panelsamtalet rörde sig främst inom temat *tillvägagångssätt för social hållbarhet* och dess underkategori *organisationsform - allianser*. Av naturliga skäl med tanke på panelsamtalets deltagare kom samtalet mestadels att röra sig inom området för alliansskapande och organisationsformer. Alliansskapande framstod främst som något som berörde kommun och privata aktörer, inte allmänheten. Detta blev särskilt tydligt i och med framhållandet av det positiva exemplet BID Sofielund. Detta återspeglas också i panelens sammansättning med tre privata aktörer och två kommunala. Kommunens uppgift formulerades främst som den som skulle visa för privata aktörer att det visst finns ekonomiska vinster i satsningar på social hållbarhet och sedan komma med ekonomiska morötter för att ytterligare locka privata investeringar. Något motsägelsefullt var den privatpraktiserande arkitektens efterlysande av en kommunal grupp som skulle ta ett övergripande ansvar för stadens utveckling och satsa på eget bevåg (för att privata aktörer i sin tur skulle våga satsa). Detta motsäger i någon mån den allmänna tendensen om att överlämna allt mer ansvar till privata aktörer och implicerar enligt Faircloughs (1992) synsätt att det finns en konflikt kring vem som ska ansvara för planeringen av det offentliga. I detta avseende brister alltså samstämmigheten något mellan möte 2 och hur Malmö stad generellt presenterar social hållbarhet och byggande. Att motsägelser framkommer i just detta tema kan bero på att initiativ till fysiskt byggande kräver viss konkretion, till skillnad från exempelvis historieberättande. Vidare återfinns också formuleringar kring vikten av attraktivitet men här finns också en lösning på den rundgång i tidslinjen (se avsnitt 6.1.1.2 *Diskursiv katalysator*) som vi kunnat se i föregående analys. Istället för att hamna i ett dödläge kring att ingen tar första steget till investeringar i "otrygga" områden förespråkades att de befintliga privata aktörerna borde ta första steget i insikt om att ett otryggt område i sig kostar pengar och att satsningar i socialt utsatta områden höjer markvärdet för den privata markägaren. I sammanhanget diskuterades dock redan existerande områden som Sofielund och Lindängen, inte nyexploateringar.

6.1.3 Analys av dokument rörande Amiralsstaden

6.1.3.1 Tematiseringar Amiralsstaden dokument 1 (AM1)

Dokumentet inleds med den retoriska figuren om Malmös omvandling. En svartvit bild på Kockumskranen och industrihamnen symboliserar ett "Då" och känslan förmedlas av att tiden för industri- och arbetarstaden Malmö sedan länge passerat (AM1⁴⁹, s. 4). Det "Nu" (AM1, s. 5) som

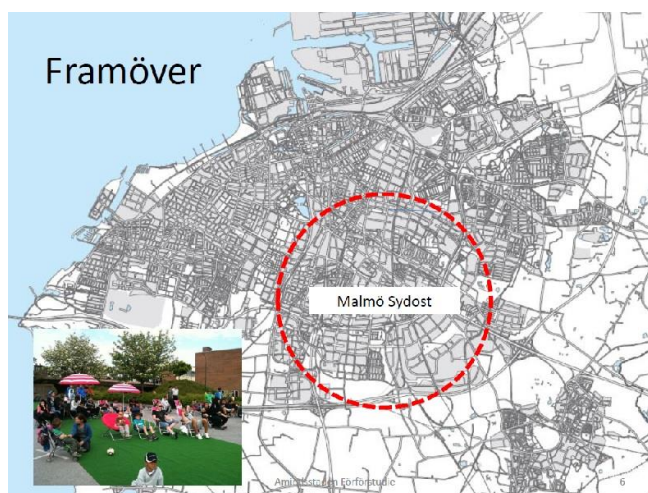
⁴⁹ *Amiralsstaden: från delande motorväg till helande stadsgata* (2013) = AM1

presenteras i nästa *slide* visar bilder på Öresundsbron, Västra hamnen och Malmö högskolas bibliotek Orkanen. Associationerna går såväl till Malmös internationella roll som porten till kontinenten, till den innovativa och miljövänliga stadsdelen Västra hamnen som till högskolans roll i stadens omdaning av de egna invånarna från arbetare till akademiker. Bilderna nedan (figurer 4 och 5) visar dessa två *slides* från dokumentet.



Figur 5 och 6 Hämtade från AM1, ss. 4, 5. Montage: Anders Svensson.

“Framöver” (AM1, s. 6, se figur 6 nedan) presenteras genom en kartbild på sydöstra Malmö och en liten, insprängd bild från invigningen av Rosens röda matta⁵⁰ i Rosengård i september 2013.



Figur 7 Hämtad från AM1, s. 6. Fotograf: Malmö stad, kartbild: Anders Svensson.

⁵⁰ Rosens röda matta är en mötesplats som utvecklades som en del av Rosengårdsstråket med särskilt fokus på jämställdhet. Projektet inbegrep en hög grad av medborgarsamverkan genom att en grupp unga kvinnor boende i Rosengård tidigt engagerades i utvecklingen av den dåvarande parkeringsplatsen till en aktivitetsyta utan det vanliga återkommande fokuset på övervägande maskulint dominerade aktiviteter som fotboll eller skateboardåkning (Björnson, 2013).

Dessa bilder och den historia de berättar rör sig diskursivt inom ramen för båda de stadsomvandlingsberättelser vi diskuterar i föregående avsnitt (se exempelvis ARK, s. 3 samt ARK, s. 12) och även i avsnittet 4.3 *Berättelsen om Malmö*. Berättelsen om Malmös omvandling från industristad till kunskapsstad kompletteras av berättelsen om den sydöstra delen av Malmö som hittills inte fått ta del av framgångsberättelsen men som samtidigt utgör en potentiell framtida framgångssaga. Budskapet är att i sydost sker “nästa steg i Malmös utveckling” (AM1, s. 7) genom “fortsatt attraktivitet för Malmöbor, inflyttare och företag” (ibid.). Bilden från invigningen av Rosens röda matta indikerar också att projekt med jämställdhetsfokus eller riktad medborgarsamverkan ses som en del i framtida stadsutveckling. Bilderna och citaten visar att det finns ett behov av att komplettera stadens tidigare stadsutvecklingsstrategi med “hållbarhet på riktigt” (ibid.) genom minskade klyftor i hälsa, utbildningsnivå och sysselsättningen samt attraktiv stadsmiljö i hela staden (ibid.). Attraktiviteten i *hela Malmö* bör som sagt höjas, för såväl “malmöbor, inflyttare och företag” (ibid.). Attraktionen ska alltså fungera som ett sätt att locka nya invånare och investerare till staden, något som kan förstås som att det oattraktiva Rosengård har en skadlig inverkan, inte bara på de som bor där, utan för hela Malmös attraktivitet (se exempelvis SVE, s. 19 samt SVE, s. 8). Värt att notera är att ett projekt för att förbättra den sociala hållbarheten i ett av Malmös mest socioekonomiskt utsatta områden inleds med berättelsen om Malmö stads omvandling. Detta indikerar att kommunen, som enligt berättelsen tidigare lyckats vända negativa trender med hjälp av kraftfulla stadsbyggnadsinterventioner (se exempelvis SVE, s. 5-6), sannolikt ska kunna genomföra något liknande igen.

Efter att ha lagt denna grund presenteras Amiralstaden som “nästa steg i Malmös utveckling” (AM1, s. 8) som “kan bli ett strategiskt verktyg för att åstadkomma denna utveckling” (ibid.). En del av lösningen på de sociala problemen som trots all framgång fortfarande återfinns i staden skulle alltså kunna tacklas med byggande. Här återfinns både berättelsen om den sociala hållbarheten som den sista pusselbiten i stadsbyggandet och byggandet i sig som en katalysator för en socialt hållbar utveckling (se exempelvis ARK, s. 12 samt SVE, s. 8). Nytt är att byggandet den här gången ska ske i en oattraktiv del av Malmö. Hur oattraktivt Rosengård är illustreras genom flera bilder på människo-ovänliga miljonprogramsmiljöer: den hårt trafikerade Amiralsgatan⁵¹ med dystra höghus i bakgrunden (ibid.). Bilden nedan (figur 7) visar den nuvarande Amiralsgatan som kontrasteras av en visionsbild för Amiralstaden i ljust rosa, grönt och blått. Bilden visar en förtätad och småskalig stadsgata med spårvagn och ett rikt marknads- butiks- och folkliv.

⁵¹ Bilden är tagen innan Amiralsgatans ombyggnad som innebar ett minskat antal bilfiler, en snabbfil för ”superbussar” och därigenom minskad hastighet och trafiktryck.



Figur 8 Hämtad från AM1, s. 8. Bilderna visar Amiralsgatan med utsikt mot Rosengård samt en visionsillustration av det framtida Amiralsstaden. Foto: Anders Svensson, illustration: Sofia Sundqvist.

Här återfinns två kontrasterande bilder av förorten och den mångfald Malmö präglas av. Å ena sidan den “problematiska” (se exempelvis ARK, s. 12 samt ARK, s. 17) och segregerade förorten, å andra sidan möjligheterna till en tolerant, levande och attraktiv stadsdel (se exempelvis ARK, s. 7) med torghandel, varierat butiksutbud och blandade upplåtelseformer. Återigen beskrivs visuellt inte de bostadsområden som Amiralsstaden kommer ingripa i, utan snarare en retorisk bild om en hotfull förort i kontrast till den önskvärda blandstaden.

Under rubriken “vad är Amiralsstaden?” beskrivs så några av projektets fysiska aspekter. Den nya stadsdelen skulle innebära 2700 “nya boende” (AM1, s. 11), 2000 nya arbetsplatser och “en bygginvestering på ca 5 miljarder exkl. infrastruktur” (ibid.). Intressant är att det är antalet “nya boende”, inte antalet nya bostäder som nämns. Detta samverkar med kommunens önskan om att attrahera människor med en betalningskapacitet som i nuläget saknas (SVE, s. 20). En kompletterande bild visar nya övergångar över Amiralsgatan, något som illustrerar påverkan av att bygga om Amiralsgatan snarare än det faktiska exploateringsområdet som är mindre. Vidare är Amiralsstaden, enligt dokumentet, “ett verktyg för att skapa lokala jobb, en fysisk förvandling och förtätning [...] samt en helt ny process för stads- och välfärdsutveckling” (AM1, s. 12). Att Amiralsstaden ska generera en “helt ny process för stads- och välfärdsutveckling” återknyter till Malmökommissionens efterlysande av nya kunskapsallianser och samarbeten som även återfinns i alla de kommunala dokument vi analyserat (Stigendal & Östergren, s. 32; se exempelvis BUD, s. 3; SVE, s. 35-36 samt ARK, s. 14). Amiralsstaden är sålunda inte i första hand ett fysiskt ingrepp utan snarare en social insats och en möjlighet för kommunen att testa innovativa processer i samklang med stadens ambition att ligga i framkant rörande social hållbarhet (se exempelvis SVE, s. 8). I dokumentet följer sedan en serie *slides* med fokus på att förklara behovet av Amiralsstaden och varför det är just Amiralsstaden som bör byggas och inte något annat: “Malmö behöver ta nästa steg i utvecklingen av stadens attraktivitet och alla malmöbors välbefinnande” (AM1, s. 13). Projektet sägs vidare “skapa lokala jobb, ‘hållbarhet på riktigt’, stärka existerande näringsliv och pågående satsningar och skapa förutsättningar för ökade investeringar och tillväxt i en understimulerad del av

Malmö” (ibid.). Stor vikt läggs precis som i de tidigare presenterade dokumenten vid näringslivet och en ökad ekonomisk attraktivitet som i sin tur sedan kan generera sociala förbättringar (se exempelvis BUD, s. 11 och SVE, s. 22). Attraktivitetsskapandet ses som positivt för hela Malmö och lyfts fram före malmöbornas välbefinnande. Rent fysiskt ska Amiralsstaden integrera östra Malmö med centrum och omgivande stadsdelar samt den norra och södra delen av Rosengård som i nuläget delas av Amiralsgatan. Amiralsstaden ska även “skapa möjligheter för bostadskarriär i stadsdelen, utnyttja potentialen i områdets centrala läge i staden för förtätning” (AM1, s. 14) samt “bidra till en förstärkning av Rosengårds varumärke och rykte och därmed i förlängningen Malmös [och] skapa en helhet av alla initiativ som pågår [i Rosengård]” (AM1, s. 15). Ovanstående citat synliggör flera kopplingar mellan attraktivitet, varumärkesbyggande och den sociala hållbarheten som Amiralsstaden ska skapa (se exempelvis SVE, ss. 19, 27-28). Områdets potential sägs bestå i det centrala läget. Sant är att Rosengård ligger relativt centralt och därigenom finns potential för att öka värdet på marken i området i takt med att Malmö ska växa inåt (AM1, s. 16). De möjligheter för bostadskarriär som nämns innebär troligtvis att kommunen önskar öka attraktiviteten genom att bygga bostadsrätter och därigenom locka till sig en befolkning med möjlighet att betala för densamma. Rosengårds varumärke, och i förlängningen Malmös, skulle följaktligen påverkas positivt av en befolkning med möjlighet att efterfråga bostadsrätter i området (se exempelvis SVE, s. 51). Implicit förstår vi också att den befolkning som finns i Rosengård i dagsläget och generellt inte har råd att köpa en bostad i ett annat område, bidrar negativt till stadens varumärke. Slutligen ska detta signalera kommunal handlingskraft och “Malmö stads vilja att hela Malmö ska utvecklas” (AM1, s. 15). Tre faktorer som enligt dokumentet är avgörande för Amiralsstadens framgång är: “att en *unik attraktion* [vår kursivering] kan skapas som lägger grunden för privata investeringar [...] att det finns politisk vilja att prioritera utvecklingen av Amiralsstaden” (AM1, s. 17) samt att “Amiralsstaden kan attrahera: Malmöbor i stadsdelen, inflyttare, besökare nationellt och internationellt samt företag som vill etablera sig” (AM1, s. 18). Återigen lyfts projektet fram som ett sätt att locka internationella och nationella besökare, något som visar på kommunens vilja att stadsdelen ska fungera som ett internationellt föregångsexempel och ett sätt att marknadsföra staden, snarare än “bara” ett bostadsområde (se exempelvis SVE, s. 25). Vidare ska området vara attraktivt, detta främst för att locka företag och privata investeringar (se exempelvis ARK, s. 7). Implicit förstår vi att den sociala hållbarheten är den unika attraktion som ska locka investerare (se exempelvis SVE, s. 25). Intressant är också att punkten om politisk vilja nämns först i andra hand (alltså efter *unik attraktion*). Detta knyter an till temat *organisationsform - allianser* om kommunen som en av många aktörer inom stadsutveckling som inte kan genomdriva förändring på egen hand (se exempelvis ARK, s. 76). För att dessa framgångsfaktorer ska sammanfalla föreslås ett antal strategier, några relaterar till attraktivitetsskapande, några till innovativa allianser och en om god samhällsservice. Samhällsservicen beskrivs i termer av att det bör finnas “bra skolor och förskolor” (AM1, s. 20). Inga ytterligare kommentarer om hur detta ska implementeras i just Amiralsstaden kompletterar strategin. Att samhällsservicen nämns så kortfattat går i linje med den diskurs som blev tydlig i föregående analysavsnitt, nämligen att attraktionsskapande kommer först i prioriteringarna och i sig genererar investerare som kan leda till förbättrad samhällsservice (se exempelvis SVE, s. 19). För att öka attraktiviteten föreslås “kraftigt förbättrad och förskönad infrastruktur och arkitektur” (AM1, s. 21),

att "skapa destinationer med regional, nationell och internationell attraktionskraft" samt att ytterligare utveckla Rosengårds resurser och ta vara på "Malmös mångfald" (AM1, s. 26). Exempel på lokala resurser är en blandning av hållbara projekt som Yalla trappan, Kryddor från Rosengård, Brf Hilda samt fysiska förutsättningar som Rosengårds centrum med City Gross och Rosengårdsstråket (AM1, ss. 27-28). Att ta vara på ovan nämnda projekt och lyfta fram dem i planeringen av Amiralsstaden stärker områdets varumärke som socialt hållbart. Här lyfts också (Malmös, inte Rosengårds) mångfald fram som en positiv aspekt, till skillnad från andra utsagor i texterna som fokuserar på den negativa sidan av myntet (se exempelvis ARK, s. 17 och ARK, s. 12). Det är också tydligt att den internationella aspekten är viktig, området ska ha "internationell attraktionskraft" (AM1, s. 36), till skillnad från den negativa internationella publicitet området har idag (se exempelvis SVE, s. 22). Vidare bör en "särskild organisation för Amiralsstaden" (AM1, s. 38) skapas med "nytänkande på alla plan [...] involvering av ideella krafter och näringslivet i planeringen från början" (ibid.). Här återkommer Malmökommissionens rekommendationer om allianser men även kommunens behov av att involvera andra aktörer för stadsutveckling (se exempelvis BUD, s. 3). Amiralsstaden ska alltså enligt dokumentet i än större utsträckning än vad som redan är fallet utvecklas i samarbete med ideella krafter och näringslivet. För att få igång dessa arbets- och organisationsformer och fysiska lösningar bör "Amiralsstaden starta med ett mer begränsat område" (AM1, s. 39), exempelvis omkring den planerade stationen som genom sitt öppnande ökar områdets attraktivitet.

Projektets förväntade kostnader konkluderas med slutsatsen: "sannolikt underskott i den offentliga investeringen om projektet *ses* som ett rent byggprojekt [vår kursivering]" (AM1, s. 32). Här får vi en fingervisning om varför det saknas fysiska visioner för området och främst presenteras visioner kring hur den internationella attraktiviteten ska ökas och hur privata investerare ska lockas till projektet: ser kommunen projektet som ett byggprojekt i första hand finns inte de ekonomiska incitamenten för ett genomförande. Istället bör Amiralsstaden ses som ett projekt som kommer generera vinst genom att marknadsföra Malmö internationellt och höja en i dagsläget låg attraktivitet för att locka investerare som kan lyfta Rosengård, ett resonemang som känns igen från föregående analyser av dokument och möten (se exempelvis möte 2 och SVE, s. 27). Implicit förstår vi att en ekonomisk vinst måste skymta någonstans vid horisonten. Under rubriken "Hot och kritiska frågor" (AM1, s. 41) är det just de ekonomiska svårigheterna som tas upp: "konkurrensen om kapital och investeringar i regionen är hård" (ibid.), alltså måste projektet Amiralsstaden ingå i diskursen om tävlan om investeringar, något som kräver att projektet i sig är konkurrenskraftigt. Dessutom är "betalningsviljan för bostäder i området [...] idag mycket låg" och "de offentliga resurserna, inklusive de kommunala finanserna är knappa" (ibid.). För att höja betalningsviljan, gissningsvis både hos företag och privatpersoner, krävs enligt föreliggande resonemang att områdets attraktivitet ökar och att staten vågar investera i infrastrukturen som i sin tur höjer värdet på området (i enlighet med den tidigare beskrivna *Diskursiva katalysatorn*, se exempelvis SVE, s. 18). Svårigheterna angående vilken aktör som ska ta första steget i en utvecklingsprocess är frekvent förekommande i föregående analyser (se exempelvis möte 2 och SVE, s. 27). Projektet kompliceras ytterligare av att "[d]et saknas beprövade verktyg för att bedöma framtida värde av sociala investeringar" (AM1, s. 41) i

Amiralsstadens skala. Just detta är uppenbarligen av största vikt då dokumentets tidigare nämnda slutsats är att det krävs ett bevisat värde eller en vinst för att inte enbart se Amiralsstaden som en förlustaffär. Frågan om hur vinsten ska kunna mätas för att både privata aktörer och kommunen ska övertygas om projektets relevans lämnas obesvarad och återfinns i flera av kommunens dokument (se exempelvis SVE, s. 35-36).

6.1.3.2 Tematiseringar Amiralsstaden dokument 2 (AM2)

Beslutsunderlaget i föreliggande analys är ett åttasidigt utkast “inför beslut 14 april 2015 om godkännande av Amiralsstadens uppstartsfas” (AM2⁵², s. 1) och består främst av text kompletterad med ett fåtal bilder, främst kartunderlag. Även detta dokument inleds med berättelsen om stadens omvandling och återstående utmaningar kring det sociala (se exempelvis ARK, s. 3 samt ARK, s. 12). Citatet nedan reproducerar narrativet om hur Malmö med stor framgång byggt sig ur en kris samt hur den återstående pusselbiten består av bristande social hållbarhet:

Malmö har de senaste tjugo åren gått från industristad i kris till dynamisk kunskapsstad. Ett gediget stadsutvecklingsarbete ligger bakom denna framgångsberättelse. En fortsatt utveckling kräver nya krafttag, nu med fokus på de sociala utmaningar staden står inför. Den sociala hållbarheten måste på ett genomgripande plan integreras i all stadsutveckling, strategiskt och operativt. Malmö har hittills visat att man består provet, ambitionsnivå och medvetenhet är hög [...] det handlar om något så enkelt och samtidigt så svårt som att omsätta ord till handling. Det handlar om att ge Malmö en hållbar framtid. (AM2, s. 3)

Citatet fortsätter med att konstatera att socialt hållbarhetsarbete inte bara handlar om “att gripa sig an de sociala utmaningarna” (AM2, s. 3), utan även om stadens “arbets- och förhållningssätt [...] när staden utvecklas till en nätverkande stad där alla resurser tas till vara i effektiv samverkan” (ibid.). Det ställs alltså krav på att den kommunala organisationen ska anpassa sig till en nätverkande och samverkande stad som arbetar över aktörsgränser och engagerar “medborgare, näringsliv, organisationer och offentlig verksamhet i utvecklingen” (ibid.). Det nätverkande arbetssättet framställs som extra viktigt i samband med projektet Amiralsstaden då detta ska “ses som en stadsutvecklingsprocess som fokuserar på innovation inom alla områden och inte uteslutande som ett fysiskt stadsbyggnadsprojekt” (ibid.). Ambitionen om att öka såväl miljömässig och social som ekonomisk hållbarhet ska gå hand i hand med en fysisk uppgradering och förtätning av stadsmiljön: “ambitionen är att kombinera stadens fysiska skelett med sociala muskler [...]” (ibid.). Precis som i övriga analyserade dokument läggs stor vikt vid den innovativa processen där privat-offentliga samarbeten ses som grundläggande för framtida stadsutveckling (se exempelvis BUD, s. 3). Amiralsstaden får enligt denna logik en viktig symbolisk roll, det är alltså inte “bara” ett projekt som ska ge fler människor möjlighet till bra bostäder och därigenom öka den sociala hållbarheten. Det är i första hand en innovationsprocess vars ledord är “territoriell, inkluderande, transparent och innovativ” (AM2, s. 4). Projektets påverkan sprider sig långt bortom Amiralsstadens fysiska

⁵² Beslutsunderlag - Amiralsstaden/Nex stop Rosengård (2013) = AM2

avgränsningar genom att öka “hela Malmös attraktivitet och stärk[a] ett betydligt större kringområde” (ibid.), något som påpekas i flera andra av våra granskade dokument (se exempelvis SVE, s 27 samt SVE, s. 19). Som svar på frågan “varför just Amiralssstaden” (ibid.) beskrivs hur projektet “har möjlighet att bidra till förtätning, integration, arbetstillfällen, bättre hälsa, engagemang och inte minst ökad attraktivitet för hela Malmö” (ibid.). Projektet ska även bidra till omfattande förtätning i området, genom “bostäder med rimliga hyror och [...] ett större utbud av olika bostadstyper” (ibid.). Om regeringen ger klartecken till persontrafik på kontinentalbanan så kommer områdets attraktivitet höjas till en nivå som ger förutsättningar för att skapa “en stadsutvecklingsmässiga längs kontinentalbanan, som kan vara mycket mer än ett utställningsområde och även inkludera dialoger om processer och organisationsformer” (AM2, s. 6).

Vägledande för Amiralssstaden är syftet att: “privata och offentliga aktörer, ideella krafter och medborgare kraftsamla[r] kring ett territorium och därmed bryt[er] den sektorisering som hindrar en samlat framgångsrik utveckling för Malmö; fler jobb, bättre hälsa, större integration och en attraktiv stad” (AM2, s. 5). Intressant är att här definieras den så kallade sektoriseringen⁵³ som varande det som hindrat en positiv utveckling i hela Malmö. Detta implicerar att social ojämlikhet är en organisationsfråga snarare än en politisk fråga, något som också ekar i förespråkandet av allianser som ett sätt att möta den sociala (o)hållbarheten (se exempelvis möte 2 och BUD, s. 3). För att bryta sektoriseringen krävs vad kommunen kallar en “otraditionell organisering” som ska vara flexibel och lyhörd, transparent, inbjudande och trovärdig samt vägledas av “innovation och förnyelse i alla led och dimensioner” (ibid.). Organisationen ska både vara öppen och transparent samtidigt som den ska vara “liten och exekutiv” (ibid.). Detta kan tyckas motsägelsefullt då en liten och exekutiv grupp inom ramen för ett privat-offentligt samarbete snarare skulle kunna minska transparensen (se exempelvis möte 2 angående BID Sofielund). För att försäkra att dessa många skilda aktörer drar åt samma håll krävs en “gemensam målbild” (ibid.) som måste delas av de medverkande aktörerna och även genomsyra organisatoriska och ekonomiska strukturer. Att detta tas upp av kommunen visar på tyngden i *storytelling* som verktyg för stadsutveckling, något som blir än viktigare när fler aktörer än bara kommunen ska involveras (se exempelvis möte 1).

Slutligen tar dokumentet upp tre exempel på organisationsmodeller för projektet Amiralssstaden: “Amiralssstaden Aktivitet”, “Amiralssstaden Live” och “Amiralssstaden Hub” (AM2, s. 7-8). Detta är förslag på organisationsmodeller som kan komma att användas i projektet eller ersättas till förmån för en alternativ modell (AM2, s. 7). De tre föreslagna modellerna befinner sig inom ett privat-offentligt spann från att Amiralssstaden drivs som kommunal verksamhet till att Amiralssstaden läggs i en bolagsform. “Amiralssstaden Aktivitet” och “Amiralssstaden Live” innebär organisationer med varierande rörelsefrihet, antingen inom *en* kommunal förvaltning eller *förvaltningsövergripande*. I fallet med “Amiralssstaden Live” bedriver den ansvariga gruppen ingen “egen produktion” (AM2, s. 8) men administrerar samarbetet och övervakar att aktiviteter inom ramen för projektet leder till önskade målbilder (ibid.). Här finns också möjlighet till en specifik budget för den aktör som tar “ett övergripande ansvar för koncept och att effekterna och att önskade nyttor uppstår” (ibid.).

⁵³ Sektorisering betyder: “uppdelning i sektorer (del-områden)” (NE, 2016)

“Amiralsstaden Hub” skiljer ut sig genom att Amiralsstaden läggs i en bolagsform, som exempel föreslås ett dotterbolag till MKB för att “använda den kompetens och det systemstöd som finns där” (ibid.). I det här fallet rekryteras personer utanför den kommunala sektorn men åläggs av kommunen tydliga mål och ansvar för vad som ska uppnås. En aktör ska ha övergripande ansvar för koncept och eftersträva nyttor samt “budget för att ta detta ansvar och *nyttja av att effekterna uppstår* [vår kursivering]” (ibid.). För att engagera aktörer utifrån krävs således att dessa ska ha nytta av att uppnå de sociala hållbarhetsmål som kommunen eftersträvar (se exempelvis möte 2, SVE, s. 22 samt ARK, s. 14). Vad i nyttan består nämns inte explicit men vi kan anta att det rör sig om ekonomisk nytta (exempelvis utifrån paneldiskussionen i möte 2).

6.1.4 Sammanfattning av analysnivå 1

I kapitel 6.1 *Analysnivå 1* beskrev vi texten och tolkade den diskursiva praktiken kring social hållbarhet inom fysisk planering i analysmaterialet. Vi har funnit indikatorer på förstärkande av diskurser och även interdiskursiva motstridigheter. Dock var analysmaterialets utsagor generellt samstämmiga. I dokumenten rörande Amiralsstaden återfann vi alla de teman vi identifierat men kunde konstatera att vissa aspekter fick mycket stort spelrum och andra nämndes knappt. Utifrån denna tematisering har vi funnit nedan beskrivna diskursiva praktiker.

Stadsberättelser och utsagor om vad Malmö varit, är och ska bli, enligt visionära formuleringar, återkom frekvent i alla analyserade texter. Berättelsen om Malmös förvandling från industristad i kris till hållbar, modern och kreativ mötesplats kompletteras med formuleringar om kvarstående sociala utmaningar. I framtidsvisionen är utmaningarna (krisen) vända till möjligheter och Malmö är attraktivt, “helt” och utan segregation. Här finner vi en första diskurs om *den sociala utmaningen som en möjlighet till stadsutveckling*. Diskursen antyder att de ökande sociala klyftorna går att hantera och stävja (bl.a.) genom stadsplanering. Planerarens roll är, enligt diskursen, att fånga förändringspotentialen i “krisen”, driva berättandet framåt för att skapa en tydlig målbild och sedan förankra denna målbild fysiskt i staden.

En andra diskurs är beskrivningen av *segregation som det största hindret för att uppnå social hållbarhet*. Integration blir här lösningen som kan ge sociala hållbarhet. Fysisk planering och byggande anses motverka segregationen genom blandade upplåtelseformer och ökad rörlighet inom staden. Enligt denna diskurs bör planeraren agera för att integrera. Konkreta förslag i materialet på detta lyder som följer; möjliggöra förtätning med blandad upplåtelseform, konstruerande av attraktioner och mötesplatser i staden samt säkerställa goda kommunikationer. Stadens ökande ekonomiska klyftor framhålls inte i beskrivningen av segregationens problematik. Istället används formuleringar som ex. delad stad, otrygghet och “dåligt rykte”. En annan komponent i denna diskurs är den om att medborgare med olika bakgrund (och från olika områden) som rör sig på samma “mötesplatser” skapar tillit, förståelse för den andre, trygghet och integration.

En tredje framträdande diskurs är *behovet av konsensus mellan kommunen och privata aktörer*. Diskursen har innebörden att dessa parter behöver mötas på a) "lika villkor" och med b) gemensamma mål, för att den fysiska planeringen skall vara relevant. Denna diskurs drivs bland annat av det uttalade behovet av allianser. Möten mellan människor från olika branscher menas generera nytänkande och lösningar på problemen angående social hållbarhet. Att Malmö behöver de privata investerarna i stadsutvecklingen upprepas kontinuerligt som diskursiva verklighetsbeskrivningar i texterna. Vissa formuleringar från kommunen går steget längre och hävdar att det i princip är de privata aktörerna som ska skapa social hållbarhet. Enligt denna logik lägger kommunen ansvaret för bostadsförsörjningen och förtätningsprojektet på marknaden, något som framställs som det "enda sättet". Här efterfrågas alliansbyggande från planeraren gentemot privata aktörer via kunskapsutbyten, medierande för samförstånd samt underlättande i plan- och byggprocessen. Vi uttolkar en diskursiv målsättning i att planeraren skall möjliggöra för fysisk utveckling enligt det privatas villkor.

En fjärde och sista tydlig diskurs är den om *attraktivitetens vikt för byggandet*. Exempelvis anses projektet Amiralstaden endast kunna initieras ifall Rosengårds attraktivitet stärks. Varken kommunen eller privata byggherrar sägs kunna starta exploateringsprocessen idag då risken för utebliven avkastning är för stor. Utveckling av infrastrukturen (i detta fall Kontinentalbanan) anses vara ett nödvändigt grepp för att säkra ökad attraktivitet i området. Här ingår även platsmarknadsföring, både genom fysiska och diskursiva metoder, som ett sätt att ändra synen på området och kunna förverkliga Amiralstaden.

Analysen visar även på vissa motstridiga diskurser. Vi fann interdiskursiva kamper kring hur begreppen mångfald borde förstås. Mångfald var i analysmaterialet ett vagt begrepp som användes för att parallellt visa på problem och möjligheter, exempelvis inom ramen för segregation. Begreppet ansågs ibland signalera otrygghet och kräva ännu större satsningar på integration medan det i andra sammanhang beskrevs som en styrka för staden och dess attraktivitet. Ytterligare en motstridighet återfanns rörande privat-offentliga samarbeten. Eftersom staten beskrevs som den aktör som slutligen kan förverkliga Amiralstaden motsades potentialen något hos de efterfrågade, "nya" organisationsformerna. I kommande avsnitt relaterar vi dessa diskurser med uppsatsens teori och tidigare forskning och presenteras de *sociala praktiker* vi funnit spår av i texten.

6.2 Analysnivå 2: Social praktik

I dokumenten om Amiralstaden sägs viktiga saker mellan raderna om kommunal service och sociala behov. Malmö behöver fler bostäder, trångboddheten i förorten behöver minska (boende i Rosengård ska kunna flytta till ex. större vid behov), det behövs fler och bättre skolor och förskolor och arbetslösa behöver få hjälp till jobb. Satsningarna på kollektivtrafik genom Kontinentalbanan är konstruktiva för den sociala hållbarheten (se exempelvis Fainstein, 2010). Detta är en planeringsåtgärd i linje med Fainsteins (2010) teorier om materiell rättvisa. Fler får tillgång till snabb, enkel och för individen relativt billig, transport inom staden. I detta fall går den planerade ruten

genom några av stadens socioekonomiskt mest utsatta områden. Detta kan ses som en socialt utjämnande åtgärd med implikationer kring rättvisa (Fainstein, 2010, s. 36).

Diskursen om *behovet av konsensus mellan kommunen och privata aktörer* färgar i princip alla analyserade texter. Dessa innehåller samma *storytelling*strategier och berättelse som Möllerström (2011) beskriver i sin forskning⁵⁴. Ofta förekommer *storytelling* i ett inledande skede av texten som en styrningsteknologi och ett grundläggande kommunikativt verktyg i det kommunala *policy*arbetet (Fairclough, 1992, s. 8; Gressgård, 2014; Möllerström, 2011). Strategin används för att skapa en gemensam målbild om vad Malmö *bör* vara och verkar ses som grundläggande för att något “skall kunna hända” inom den kommunala planeringen (Möllerström, s. 26). Vi förstår detta som att det finns en tydlig bild av gångbart språkbruk inom Malmö stad. Samstämmighet gäller alltså inte bara angående vad som skall göras, utan även hur det kommuniceras. Den samstämmiga men icke konkreta retoriken⁵⁵ om social hållbarhet relaterar även till Fischers (2003) diskussion om *policy*arbetets vaga språk och funktion som konsensusbyggare. Vagheten i målsättningen⁵⁶ gör också de hegemoniska tendenserna svåra att bestrida (Davidson, 2010, s. 88), då begreppet hållbarhet har positiva konnotationer och samtidigt undgår konkretion. Även de frekventa formuleringarna om “hela Malmö” har vissa problemförtäckande aspekter i sin symbolik kring en stad där alla områden och invånare är “med” och inkluderas på lika villkor (Fischer, s. 460). Stor samstämmighet, och arbetet för detsamma, blir problematisk i att det begränsar vad som anses möjligt. I och med textens dialektiska relation till politiken (Fairclough, s. 62) riskerar det konsensusstyrda språket att reducera den demokratiska processen till symboliska frågor. I detta sammanhang riskerar demokratiskt deltagande blir ett sätt att hantera och dölja neoliberalismens negativa sociala effekter. (Fainstein, 2010; Baeten & Tasan-Kok; Loopmans & Dirckx, 2012, s. 103).

Malmö stad förordar platta organisationer inom stadsbyggande där kommunen endast är en av flera agenter i varierande former av allianser⁵⁷. Beskrivningar kring vikten av nya organisations- och arbetsformer som återfinns i analysmaterialet återknyter till Browns (2015) teorier kring *governance*. En problematik i detta ligger i risken att de demokratiska processerna försvagas. I Browns termer är platta hierarkier av denna typ karaktäristiskt för *governance* och riskerar att förvränga betydelsen av demokrati. Demokrati blir de demokratiska metoderna (deltagande och allianser), inte målen som ska uppnås (s. 128). Detta minskar utrymmet för politisk konflikt, en grundpelare i det sociala och i demokratin (Mouffe, 2013, s. 3). Enligt Mouffe leder det liberala idealet om konsensus till en syn på politik som en neutral plats där alla kan delta på lika villkor, vilket bortser från materiella skillnader och sociala strukturer (2013, s. 9). Här bör dock påpekas att denna konsensussträvan inte är unik i Malmös historia. Exempelvis visar Billing och Stigendal (1994) hur SAP och dess samarbete med det lokala näringslivet (“Malmöandan”) fick hegemonisk ställning som det enda politiska alternativet i Malmö under merparten av 1900-talet. Som tidigare nämnt legitimerades också SAP’s starka

⁵⁴ se t.ex. AM1, s. 4, 5; AM2, s. 3; SVE, s. 5; BUD, s. 3; Möte 1; Möte 2.

⁵⁵ se t.ex. AM1, s. 15; ARK, s. 12, 30; BUD, s. 4, 15; SVE, s. 5, 36.

⁵⁶ ... och i dess diskursiva komponenter vi funnit i denna analys som ex. “Bygga Malmö helt”.

⁵⁷ Se ex. ARK, s. 76; Möte 2

ställning i kommunen genom ekonomiska argument, exempelvis partiets förmåga att sköta den kommunala budgeten (Billing & Stigendal, s. 342). I likhet med detta resonemang argumenterar Baeten för att dagens neoliberal hegemoni definierar byggandets ramar i Malmö (Baeten, s. 38). Hegemoniska tendenser om behovet av privat-offentligt samförstånd leder till att de stadsbyggnadsförslag som tas fram i dylika samarbeten ses som det *enda* möjliga sättet att agera (Baeten, s. 38).

I de analyserade dokumenten återfinns samma förhoppning som Nylund visar i analysen av Malmö ÖP 2012: att alla medborgare i staden kan delta i planeringen av staden på lika villkor (ARK, s. 5, 46). Vi finner potentiella problem i detta resonemang. Dels erbjuds företagare ett dubbelt inflytande i demokratiska processer (som både medborgare och som privat aktör) och dels har privata aktörer ofta större insikt, inflytande och makt över projektprocesser än den enskilde medborgaren (se exempelvis Dannestam, s. 91). Enligt Brown (2015) beror denna utveckling på att kommuner inte anser sig kunna driva stadsutveckling på egen hand. Kommuner anser sig nödgade till privat-offentliga samarbeten för att uppfylla demokratiska åtaganden. Enligt detta synsätt blir de offentliga institutionernas ambitioner, enligt Brown, desamma som företagens: nämligen ekonomisk tillväxt. Det förekom dock vissa avvikelser från det positiva förhållningssättet till privata aktörer i analysmaterialet. *Staten* är den slutgiltiga agent Malmö förlitar sig till angående Amiralstadsens förverkligande. Detta relaterar till Holgersens syn på fysisk planering som verktyg för både marknad och stat (s. 46). Formuleringarna kring behovet av statlig intervention visar att det trots generell samstämmighet, finns motstridiga diskurser inom kommunen kring de privata aktörernas rörelsefrihet. I diskussionen om bostadsbyggande påtalas att privata aktörers höga vinstkrav inte alltid gynnar de offentliga demokratiska åtagandena (SVE, s. 20-21).

En annan komponent kring social hållbarhet och byggande är diskursen kring *attraktivitetens vikt för byggandet*. Attraktivitet, och arbetet för detsamma, byggs upp av flera relaterande begrepp och tangerar även de andra diskurserna. Tydligast förekommer Malmö stads målsättning om att vara attraktiv tillsammans med bilden om den “problematiske förorten” som allvarligt skadar hela stadens attraktivitet. Här samverkar attraktivitetsdiskursen med diskursen om *den sociala utmaningen som en möjlighet till stadsutveckling*. Enligt samma diskurs blir byggandet den skärningspunkt⁵⁸ där demokratiska åtaganden/ansvar och attraktionsskapande kan åstadkommas genom samma åtgärd (Loopmans & Dirckx, 2012, s. 100; Loopmans 2008). Bekostar staten infrastruktur (i Rosengård) tror kommunen att området har god potential (till attraktivitet) genom höjda markvärden i kombination med det centrala läget⁵⁹. Utifrån detta resonemang verkar problemet med den oattraktiva förorten, diskursivt, inte i första hand beroende av området i sig (genom ex. stora avstånd, barriärer el. dyl.). Snarare framstår det som att problematiken återfinns hos de boende i förorten och den generellt låga betalningsförmågan. Stadens socioekonomiska klyftor (som blivit *fysiska klyftor* i och med bostadssegregering med implikationer kring klass och etnicitet) ska lösas genom att fysiskt blanda befolkningssammansättningen. Denna blandning ska i sin tur uppnås genom att höja attraktiviteten i socioekonomiskt svaga områden med hjälp av nya invånare och

⁵⁸ Se ex. Möte 2; ARK, s. 26; BUD, s. 16; SVE, s. 26.

⁵⁹ Se AM1, s. 16.

blandade upplåtelseformer. Enligt bl.a. Thörn (2014) innebär förtätningsprojekt, i stil med Amiralstaden, ofta att en gentrifieringsprocess inleds. Denna risk påtalas inte i de analyserade dokumenten. Blandas befolkningen framträder inte heller den strukturella ojämlikheten lika tydligt i stadens fysiska struktur. Problemet med segregationen är alltså i detta sammanhang att det belyser strukturella ojämlikheter. Därmed skadas attraktiviteten hos Malmö som helhet. Diskurserna kring attraktivitet och krisen som möjlighet tangerar alltså även diskursen om *segregationen som det största hindret för att uppnå social hållbarhet*. Kamouflerandet av stadens strukturella ojämlikheter går i linje med Lefebvres (1975/1992) resonemang om den kapitalistiska staden.

6.3 Slutsatser och resultat

Vi har genom vår analys funnit hegemoniska ambitioner kring att formulera vad social hållbarhet skall betyda i sammanhanget stadsbyggande. Detta anser vi, i enlighet med Fairclough (1992), då vi kring vissa komponenter i framträdande diskurser inte hittar motsägande/motstridiga formuleringar om vad byggande och social hållbarhet kan vara. Det råder stor samstämmigheten kring vad Amiralstaden - och även social hållbarhet och byggande kan vara - trots att förslagen och påståendena ännu inte är särskilt konkreta. Nedan återknyter vi till uppsatsens frågeställningar med kortfattat reflekterande svar:

- *Vilka företeelser ses som delar av en socialt hållbar stad enligt Malmö stads offentliga dokument, utifrån ett fokus på fysisk planering?*

Organisationsmodeller (inom ett privat-offentligt spann) enligt benämningen “allianser” framträder som en central komponent för social hållbarhet i Malmö. Detta relaterar direkt till diskursen om *behovet av konsensus mellan kommunen och privata aktörer*. Att “bryta sektoriseringen” (AM2, s.5) och “samverka” (AM2, s.3) anses borge för en önskvärd stadsutveckling. Även idéer och nytänkande sägs gynnas genom allianser mellan kommun, privata aktörer och akademien, något som relaterar till synen på *den sociala utmaningen som en möjlighet till stadsutveckling*. Att sprida ansvaret och lägga större ansvar på den privata byggsektorn är en del i denna bild av social hållbarhet. “Hela Malmö” eller “bygga Malmö helt” är frekvent förekommande som politisk retorik. Vi tolkar formuleringarna som en vision om en stad där mångfald är en attraktiv tillgång och människor, trots olikheter, möts på “lika villkor”. En omfattande rörelse inom staden (genom tillgänglig kollektivtrafik och attraktiva mötesplatser) utgör en viktig komponent i den beskrivna hållbara staden. Målet är att invånare från olika områden ska mötas, något som anses stimulera till tolerans och innovation. Planering för och anläggning av mötesplatser nämns som en strategi för att underlätta möten, förståelse för den andre och tillit i samhället. Implicit i alla dessa företeelser finns målbilden om en attraktiv stad. Attraktivitet beskrivs som något som både är oundgängligt för att skapa en socialt hållbar stad och som uppstår när staden är hållbar. Det är både ett verktyg och ett mål, exempelvis enligt diskursen om *attraktivitetens vikt för byggandet*. Brist på attraktivitet, eller “dåligt rykte” blir det ultimata kvittot på att en stadsdel inte är socialt hållbar. Attraktiviteten bedöms enligt dokumenten oftast utifrån investeringsvilja från privata aktörer och konsumtionskraft hos invånarna (att exempelvis kunna

efterfråga bostadsrätter). Bristen på attraktivitet i vissa områden förklaras som en av orsakerna till Malmös segregation. Detta sägs kunna förändras genom attraktivt byggande i segregerade områden men nämns dock enbart som strategi i sammanhanget socioekonomiskt utsatta områden. Att bygga attraktiva bostäder eller mötesplatser i ett oattraktivt område anses alltså leda till att ryktet förbättras för stadsdelen och för hela staden. Det innebär enligt logiken också fler möten, minskad segregation och ökad social hållbarhet, något som knyter an till diskursen om *segregation som det största hindret för att uppnå social hållbarhet*.

- *Hur manifesteras Malmö stads formuleringar om social hållbarhet genom stadsdelen Amiralstaden?*

Den stora samstämmighet som präglar kommunens syn på vad social hållbarhet är och hur det ska uppnås återkommer även i dokumenten om Amiralstaden. Amiralstaden tangerar geografiskt flera stadsdelar med olika socioekonomisk sammansättning hos de boende. Att förtäta emellan dessa områden blir ett svar på formuleringarna om social hållbarhet genom att minska den fysiska segregationen. Då segregationen minskar ökar även områdets (framför allt Rosengårds) attraktivitet. Kommunens höga ambitioner (en satsning i omfattningen Bo01) visar hur grundläggande attraktivitet anses vara för den sociala hållbarheten. Genom Amiralstaden skapas en attraktiv stadsdel som, fysiskt och mentalt, intervenerar i den idag "oattraktiva" stadsdelen Rosengård. I takt med att attraktiviteten ökar stärks också incitamenten för privata investeringar. I längden ser kommunen framför sig hur Amiralstaden kan bli en internationell symbol för socialt hållbart stadsbyggande, precis som Bo01 beskrivs vara i sammanhanget ekologisk hållbarhet (Malmö stad, 2015b, s. 2). Detta skulle också möta kommunens behov av att tvätta bort Rosengårds, och indirekt hela stadens, stämpel som en plats för social instabilitet och intolerans. Den stora satsningen på kollektivtrafiken genom Kontinentalbanan gör också att invånarna lättare kan ta sig till arbetsplatser och andra stadsdelar. Kollektivtrafiken beskrivs också som en plats för tillitsgenererande möten, något som i sig minskar segregationen.

Amiralstaden svarar också mot kommunens syn på allianser och innovativa samarbetsplattformar som viktiga för den sociala hållbarheten. Precis som Dock förklarar är Amiralstaden i första hand "ett nytt arbetssätt där den fysiska miljön inte står i fokus utan snarare är ett hjälpmedel för att få igång positiva drivkrafter" (personlig kommunikation, 29 februari 2016). Ansvaret för Amiralstaden föreslås exempelvis placeras i en utomkommunal organisation (Malmö stad, 2015b). Amiralstadens betydelse för kommunens syn på social hållbarhet är alltså i första hand organisatorisk och symbolisk. Organisatorisk utifrån kommunens stora fokus på innovativa organisationsformer. Symbolisk utifrån Amiralstadens funktion som attraktivitetsskapare och marknadsföring för Malmö som stad. Konkreta fysiska förslag för ökad social hållbarhet återfinns vi i planerna för nya bostäder och utökad kollektivtrafik.

- *Hur förhåller sig Malmö stads tolkning av hållbarhet till en global neoliberal utveckling?*

Vi finner neoliberal hegemoniska tendenser i Malmö stads syn på planering och social hållbarhet ur ett ekonomiskt perspektiv. I likhet med Baetens resonemang (2012) kring ekonomisk reduktionism

av staden och dess konsekvenser för planering, finner vi konsekvent att utgångspunkten för fysisk planering inom kommunen är ekonomisk tillväxt (ibid., s. 209). Med denna utgångspunkt blir "bra" stadsplanering likställt med planering som ger minskade kommunala utgifter (eller företagsvinster). En problematik med detta är att kommunens demokratiska åtaganden och ansvar riskerar att åsidosättas eller försvagas (Brown, s. 208). Kommunala stadsutvecklingsförslag i en ekonomisk kontext tenderar att fokusera på frågor som främst gynnar vissa delar av medborgarna (Baeten, s. 39). Ytterligare en risk är att kommunen försöker kringgå denna problematik genom sociala interventioner i befolkningssammansättningen. Genom att skapa en attraktiv stad(-sdel) för kapitalstarka medborgare (se ex. SVE, s. 51), lockas nya invånare till Malmö (eller ex. Rosengård). Dessa nya invånare stimulerar ekonomin men på ekonomiskt svagare invånares bekostnad (Clark, 2014; Davidson, 2008; Lees, 2008). Även utbyggnaden av kollektivtrafiken argumenteras för genom ett ensidigt arbetsmarknadsfokus. Kollektivtrafikens positiva sociala konsekvenser för boende i närområdet beskrivs konsekvent i ekonomiska termer. Detta kan relateras till Browns (2015) teorier om *homo oeconomicus*: trots den sociala hållbarheten som argument landar förslagen framför allt i regleringar av arbetskraft/humankapital.

Vi ser tydliga speglingar i analysmaterialet av den neoliberal diskurs där geografiska områden ses som varor och som sinsemellan konkurrerar om kapitalets investeringar (Möllerström, 2011; Philo & Kearns, 1993). Idén om internationell konkurrens leder till att kommuner aktivt arbetar med attraktionsskapande (Dannestam, 2009). *Attraktivitet som målsättning* återkommer angående vad staden ska bli, som problemformulering utifrån avsaknad och slutligen som ett svar på hur utvecklingen mot ett socialt hållbart Malmö skall initieras. Detta relaterar till Möllerströms analys av Malmös arbete med image och platsmarknadsföring, där stadens och kommunens värde och funktion inte återfinns i bruksvärdet (exempelvis tillhandahållare av välfärdstjänster) utan i dess tillskriva associationer (exempelvis upplevelse, kreativitet, kunskap etc.) (Möllerström, s. 80). Det sociala och dess eventuella (o)hållbarhet blir en kritisk fråga då de dominerande diskurserna kräver en attraktiv stad. Fysiska projekt är i denna kontext behjälpliga i att förstärka en önskvärd uppfattning av staden (som attraktiv, modern och tillväxtgenererande) då byggandet fungerar som en materialisering av visioner och politisk handlingskraft (Dannestam s. 151; Holgersen, s. 81-82). Den sociala krisen som formulerades av Malmökommissionen möjliggör för politiskt agerande och omfattande fysiska interventioner i stadsväven (Baeten, s. 206; Dannestam, s. 152). Attraktivitetens fortsatta dominans som målbild inom fysisk planering i Malmö tyder på att kommunen, trots nuvarande kris och "revolutionerande förändringar" för (social) hållbarhet, fortsätter agera enligt neoliberal diskurser. Social hållbarhet blir en del i skapandet av det attraktiva och ekonomiskt vinstgivande Malmö. Återigen, hållbarhetsbegreppets vaghet gör det särskilt lämpligt för användning i neoliberal processer: "vi omfamnar tanken på förändring samtidigt som vi agerar som vi alltid har gjort." (Davidson, 2010, s. 88, *vår översättning*) Vi ser inte dessa tendenser som något unikt för Malmö utan som en del i en bredare neoliberal hegemoni vilken även manifesterar sig inom fysisk planering i den lokala skalan. Mirowski (2014) resonerar kring samma tendenser i en global kontext; hur neoliberalismen förstärktes genom 2009 års finanskris:

It seems the general mood [...] was that neoliberals [...] should pretty much keep doing what they had been doing all along, even if the crisis appeared a little scary [...] Now it confirms that they were right to stick to their guns, because, contrary to every expectation, nothing much has been changed by the crisis. But the neoliberals have not won by default [...] Instead, the thought collective [*inom neoliberalismen*] subsequently made a number of moves that cemented their triumph [...] Nothing substantial has been altered in the infrastructure of the global financial system from its state before the crisis. (ss. 7-8)

Ur ett diskursanalytiskt perspektiv finner vi interdiskursiva processer angående social hållbarhet och byggande, där allianser, att inkludera alla i den "hela staden" och attraktivitet tillsammans bidrar till, och kompletterar, definitionen av begreppet. Som vi tidigare konstaterat saknar social hållbarhet en bestämd definition (se exempelvis Davidson, 2010). Denna höga interdiskursivitet är, enligt CDA, ett tecken på förändring och vi kan därmed konstatera att social hållbarhet genomgår en definitionsprocess (Winter Jørgensen & Phillips, s. 87). Dokumentens formuleringar om social hållbarhet ser vi som en del i en ekonomisering av välfärden. Detta tyder på att begreppet social hållbarhet bidrar till att legitimera, och legitimeras av, ett ekonomiserat hegemoniskt tillstånd (van Dijk, s. 250). Detta kallas för *marketization of discourse* och är en del av en större neoliberal förändringsprocess (Winter Jørgensen och Phillips, s. 77). Det innebär också att vi endast ser ett litet fönster för förändring av den sociala hållbarhetens betydelse genom hegemonisk kamp (Winter Jørgensen & Phillips, s. 78).

Kapitel 7. Diskussion

I vår analys har vi kunnat visa med vilken konsekvens kommunen argumenterar för social hållbarhet i ekonomiska termer. Ett annat resultat är hur planerare och politiker i denna ekonomiskt drivna kontext avsäger sig en del av sitt handlingsutrymme i och med föreställningen att marknaden skall kunna lösa sociala problem. Vi menar att detta inte bara återfinns inom Malmö stad utan är en del av samtida stadsplanering med ursprung i neoliberala hegemoniska processer. Vår uppsats bidrar med att belysa den diskursiva aspekten av social hållbarhet inom stadsplanering i Sverige idag. Nedan utvecklar vi denna diskussion i avsnitten 7.1 *Den socialt hållbara planeringens gränser* och 7.2 *Metareflectioner*. Slutligen avrundar vi uppsatsen genom förslag på möjlig fördjupning och utveckling av uppsatsens ämne i avsnittet 7.3 *Förslag på fortsatta studier*.

7.1 Den socialt hållbara planeringens gränser

Vi avser inte att driva en tes om att det inom Malmö stad finns en underliggande agenda som verkar för att i första hand göra en ekonomisk vinst på medborgarnas bekostnad. Vi menar att det arbete som görs för social hållbarhet görs med en genuin ambition och tro på en förändring till det bättre. Stadens arbete lyfter också ojämlikheten och sätter den på agendan. Vi menar inte heller att det finns någon "magisk formel", med Marcuses (2010b) ord, för att implementera en socialt hållbar stadsutvecklingspolicy. Vi ser att Malmö stad letar efter metoder och står beredda att prova mer eller mindre innovativa grepp. Detta är en god ambition och öppnar vissa fönster för positiv förändring. Vi ser dock ett antal problem med den neoliberal hegemoni som dikterar hur kommunen tar sig an den sociala (o)hållbarheten.

En del av problematiken återfinns vi i diskursen om *behovet av konsensus mellan kommunen och privata aktörer*. Vi ställer oss frågande till om kommunens handlingsutrymme verkligen har minskat. Som vi tidigare nämnt anser Boverket att allmännyttiga bostadsföretag och strategiskt markinnehav utgör kommunernas effektivaste styrmedel för att dirigera den fysiska utvecklingen. SABO (2015) konstaterar att det bara krävs lite politiskt mod för att "forma allmännyttan till det verktyg som (...) den lokala bostadsmarknaden behöver" (SABO, s. 28):

Lagen som omger allmännyttan har i likhet med de flesta lagar på det bostadspolitiska området inte några sanktioner, precis som när det gäller vinstutdelningen är det i praktiken som man bör testa var de juridiska gränserna går." (ibid.)

En approach för förändring i hela sektorer fungerar, enligt Marcuse (2010b), bättre än förändring på stadsdelsnivå, med en stadsdel i taget. Som exempel föreslår Marcuse att fokus skulle kunna läggas

på rättvisa inom bostadsproduktion och -distribution eller inom utbildning (ibid.). Här får Marcuse även understöd av Fainstein (2010) genom densamma argumenterande för omfördelning av resurser. Även Nylund (2012) lyfter Fainsteins (2010) förslag på omfördelning som en möjlig väg framåt. Det bör det vara klarlagt vilka samhällsgrupper som tjänar på en viss insats och vilka som är förlorarna (Nylund, s. 51). För detta krävs sociala konsekvensbeskrivningar, något som också efterfrågas av både Malmökommissionen och Malmö stad (ex. Dock, personlig kommunikation 29 februari 2016; Stigendal & Östergren, 2013). Ett annat alternativ är omfördelning av privata vinster från exempelvis innerstadsprojekt till socialt utsatta områden (Fainstein, 2010), en strategi som kräver ett nytt sätt att använda lagen om offentlig upphandling⁶⁰ (SFS 2007:1091). Enligt antologin *Social hållbarhet med fokus på bostadsrenovering* (2015) (red. Lind & Mjörnell) finns egentligen inga begränsningar gällande sociala krav och klausuler vid offentlig upphandling, Sverige har dessutom kritiserats för ett alltför restriktivt förhållningssätt till sociala krav inom ramen för LOU (s. 148).

Det ekonomiska, genom den neoliberal hegemonin, sätter ramarna för vad som anses möjligt i termer av *det socialt hållbara*. Alla kommunens förslag tangerar också frågan om vad som kan översättas till frågor om fysisk planering. Vi anser att attraktivitetsskapande genom monumentalt byggande *inte* bidrar till social hållbarhet (Holgerson 2014; Baeten 2012). Resultatet blir istället att resurssvaga invånare i förorten måste anpassas för att platsa i den attraktiva staden (Baeten 2012, m.fl.), de måste bli "socialt hållbara". I det här fallet kan likhetstecken sättas mellan socialt hållbarhet och god *privatekonomi*, detta då den sociala hållbarheten uppnås genom att invånarna får en bättre betalningskapacitet (AM1, s. 41; AM2, s. 6). Denna ekonomiska hegemoni syns även i handlingsmönster för att bryta segregation. Stora delar av västra Malmö är inkomstmässigt mycket segregerat med en majoritet höginkomsttagare (Hedin, Clark, Lundholm & Malmberg, s. 451). Trots detta återfinns problemformuleringen kring segregation, enligt våra läsningar av kommunens dokument, främst inom socialt utsatta områden (se exempelvis SVE och ARK). Att minska den socioekonomiska segregationen i ett höginkomsttagarområde riskerar att sänka mark- och fastighetsvärde. Istället vill man höja markvärdet och betalningsförmågan i fattigare områden, något som alltså riskerar att tränga ut de ekonomiskt svagaste i en klassisk gentrifieringsprocess (Lees, 2008, s. 2461; Davidson, 2008, s. 2401; Clark, 2014). Vi tror inte heller, i enlighet med Marcuse, att social ohållbarhet har sin rot i organisatoriska frågor (Malmö stad, 2015b, s. 5). Vi menar att social (o)hållbarhet bäst bekämpas med sociala reformer, inte i första hand med attraktivitetsskapande stadsbyggande. Även kollektivtrafikens uppenbara fördelar för socioekonomiskt svaga grupper landar i ekonomiska argument.

En fråga som dock i allra högsta grad är både fysisk och av avgörande vikt för den sociala hållbarheten är bostadsfrågan. I stora delar av landet är bostadsbristen akut och detta drabbar inte minst Malmö (Länsstyrelsen, s. 83). Det byggs alldeles för lite, något som vid flera tillfällen kommenteras och diskuteras i de dokument vi analyserat (se exempelvis Malmö stad 2015e, s. 6, 7, 20). Här finns ett fönster för positiv påverkan och förändring genom fysisk planering och stadsbyggande. Amiralstaden är de facto ett projekt som ska generera många nya bostäder men

⁶⁰ I dagligt tal LOU.

frågan är om behovet av billiga hyresbostäder blir mött? I retoriken kring Amiralstaden framhålls att områdets attraktivitet måste öka för att möjliggöra nyexploatering och kommunen, genom exempelvis MKB, verkar inte kunna ta huvudansvaret. Med stöd hos teoretiker som Lees (2008) och Davidson (2008) samt även Boverket (2010) kan vi ifrågasätta de blandade upplåtelseformernas potential för att skapa social hållbarhet. Kan billiga bostäder gå hand i hand med kommunens önskan att göra stadsdelen mer attraktiv genom att locka till sig "2 700 nya boende" (AM1, s. 11) med ökad betalningsförmåga? Kan involverade aktörer garantera att befintliga invånare inte trängs undan när nya upplåtelseformer (bostadsrätter) byggs in bland hyresrätterna? Och framför allt: kan privata aktörer med ett uttalat vinstintresse tillgodose behovet av billiga hyresrätter? Det är kanske möjligt men inte särskilt troligt. Möjligheterna uppstår först, menar vi, om kommunen ändrar sina ägardirektiv för MKBs uppdrag och ställer hårdare krav på privata aktörer inom ramen för exempelvis LOU.

Slutligen några reflektioner kring Amiralstaden som projekt. Projektet presenterades av Malmö stad, plockades upp av Malmökommissionen, där det inte genomgick några större förändringar och återtog slutligen ett av två huvudsakliga förslag på hur kommunen ska bygga för social hållbarhet. Detta indikerar en viss rundgång gällande förslagsgivare och -mottagare vilket gör oss fundersamma kring projektets betydelse för den sociala hållbarheten. Projektet möter kritik från forskningsvärlden, både i material från Malmö (Malmö stad 2014c) och i studien *Amiralstaden Hösten 2015* (2015). Vi kan bara spekulera i varför detta projekt konsekvent drivs vidare. Vissa aspekter pekar mot att den av Malmökommissionen beskrivna *sociala krisen* blivit ett sätt att genomföra ett sedan länge planerat projekt. Utifrån det sociala utfallet av kommunens tidigare krishantering med hjälp av storskaliga byggprojekt (Holgersen, 2014; Baeten 2012; Dannestam, 2009) finner vi projektet riskabelt i den mening att det kan komma att förstärka neoliberal tendenser på bekostnad av det sociala.

7.2 Metarefleksion

Genom arbetet med uppsatsen och även under vår utbildning har vi återkommande ställt oss frågan om fysisk planering överhuvudtaget kan motverka eller spela någon roll i en överväldigande utveckling mot en allt mer kommodifierad stad. Precis som Holgersen (2014) och Baeten (2012) påpekar blir låginkomsttagare och etniska minoriteter, trots planeringens "allmänintresse", ofta förfördelade (Holgersen, 2013, s. 14-15). Enligt Holgersen krävs: "new visions, new plans, new places and new cities - which presupposes new political directions, new hegemonies and new power blocks" (ibid.) för att förändra detta. Dessa behov sätter onekligen höga krav på dem som planerar staden. Även Harvey efterfrågar en konfrontation och förändring av de kapitalistiska processer och den politiska makt som ligger till grund för samhällets sociala orättvisor: "Alternative modes of production, consumption and distribution as well as alternative modes of environmental transformation have to be explored" (Harvey, 1996, s. 97). Då vi politiskt placerar oss inom en marxistisk tradition när vi även en utopi om ett samhälle bortom det kapitalistiska, parallellt med insikten om betydelsen av att basala behov av exempelvis bostäder uppfylls. Precis som vi nämnt vid flertalet tillfällen så befinner sig planeraren inom ramen för ett politiskt system med sina specifika

hegemoniska förutsättningar (Fainstein & Campbell, 2012; Holgersen, 2014). Möjligheten att agera kontrakapitalistiskt inom ramen för offentlig planering i ett kapitalistiskt samhälle är onekligen begränsad. Fainstein (2010) förhåller sig skeptisk till möjligheten att på ett fruktbart sätt anta en marxistisk utgångspunkt för både analys av stadsplanering och stadsplaneringsarbete. Detta då staten i sig enligt samma anslag utgör ett stort problem. "Certainly", skriver Holgersen, "Marxist theory lives uneasily with planning practice – but so do all planning theory: as the field of planning is generally troubled by the fact that it is both an academic discipline and an actual profession/activity" (s. 66). Hur ska vi då förhålla oss till vår utbildning, vår uppsats och vårt framtida yrkesutövande? Att leva, studera och arbeta inom ett politiskt system som en samtidigt vill förändra på ett fundamentalt sätt kan vara milt sagt frustrerande. Holgersen diskuterar just detta dilemma och menar att diskussionen ofta fastnar i ett dödläge kring "reform or revolution" (ibid.). En lösning på detta dödläge presenterar Holgersen via Desai (2010) som menar att det ena inte behöver utesluta det andra: reformer behöver inte vara "mutually exclusive to revolutions" (Holgersen, s. 66). Huruvida en reform enbart blir *reformistisk* (d.v.s. baserade på en tro på att "capitalism's problems can be solved through reforms alone and without questioning its basis" Holgersen, ibid.) eller får en revolutionär potential, bestäms av det större politiska sammanhanget samt de resultat som en viss reform ger (ibid.). Det är dessa reformer, skriver Holgersen, som i ett visst sammanhang med stöd av en politisk och ideologisk ambition får revolutionär potential, som vi ska eftersträva (s. 66). Stadsplanering, skriver Holgersen, har en roll att spela i detta (s. 47). Just detta är vår förhoppning och den ambition med vilken vi genomfört vår undersökning i föreliggande uppsats. Vad tillför då vårt arbete utöver belysningen av skeenden vi redan diskuterat i Analysnivå 1 och 2? Rent generellt tror vi på vikten av att vara reflexiv samt förmågan att kontextualisera planeringspraktiken ekonomiskt och politiskt, både inom yrkesutövande och utbildning. Vi hoppas att vårt arbete kan bidra till att belysa något vi uppfattar som en brist i landskapsarkitektens utbildning, nämligen just reflexiviteten kring den ideologiska verklighet som vi formar och formas av. Ett kritiskt anslag i utbildningen behöver inte nödvändigtvis betyda en stor förändring i kursplan utan snarare ständigt finnas med som en metadiskussion i de lärandemål som berör stadsbyggnad och en önskvärd urban utveckling. Detta är dessutom något som efterfrågas av Malmö stad angående kommunens utvecklingsarbete:

Malmö tror att en öppen och kritisk debatt är grundläggande för stadens utveckling. Därför uppmuntras kommunen, branschen, media och akademiker och enskilda medborgare – i egenskap av privatperson eller yrkesperson att göra sin röst hörd i debatten för att diskutera frågor som rör Malmös stadsutveckling. (Malmö stad, 2014b, s. 80)

Vår utbildning är bred och utgör en utmärkt grund för att diskutera frågor kring stadsutveckling på ett ämnesöverskridande vis. Detta görs redan men inte i den riktning som vi skulle önska. Precis som miljöpsykologi eller liknande ämnen ofta förekommer inom såväl teoretiska som praktiska arbeten inom landskapsarkitekturen bör urbana studier finnas nära till hands som teoretiskt stöd. Vår förhoppning är att landskapsarkitektens utbildning närmar sig urbanforskningen och därigenom även höjer landskapsarkitektens akademiska färdigheter.

Även om utbildningen till stor del är praktikorienterad och inte per automatik leder till en vidare akademisk karriär kan det vara värt att fundera över Harveys syn på akademikerns uppdrag att agera som politisk intellektuell och “upplysa och sprida information på ett sätt som människor kan ta till sig” (Thörn, s. 268). Pries diskuterar i artikeln *David Harvey och det förflutnas geografi* (2013) densammes syn på detta etiska imperativ och ställer frågor kring vad forskningen och akademien kan bidra med i en större samhällelig kontext. Pries konstaterar att det finns ett glapp mellan de problemformuleringar som produceras inom akademien och aktivistiskt färgade uppmaningar kring möjliga vägar framåt. Även den tidigare nämnde Marcuse (2010) diskuterar vad en urbanteoretiker eller planerare bör göra av sin kritik och föreslår ett agerande utifrån en slogan som lyder “Analyze, Expose, Propose, Politicize” (s. 15). Med dessa ord avser Marcuse att det är av största vikt att inte bara belysa ett problems effekter utan även komma med konstruktiva förslag parallellt med en förståelse för att dessa förslag kräver politisk organisering. “Analyzing”, skriver Marcuse, innebär ett undersökande av rötterna till ett visst problem: “making clear what forces and actors are responsible for it and what structural conditions bring it about” (ibid.), något som ofta landar i ett granskande av kopplingar mellan politik och privata aktörer samt “the assumed superiority of the private sector in terms of efficiency” (s. 15). “Exposing” innebär just det som Harvey efterfrågade; att kommunicera analysens resultat på ett sätt som blir förståeligt för allmänheten och användbart som politiskt vapen, något som “nästan alltid” inkluderar “highlighting the distributional consequences of the given project (...) perhaps in the form of a social impact statement. The social justice sought can often be made dramatically evident by such a statement” (Marcuse, s. 15). Det innebär också att planens och planerarens roll bör belysas, vem är planeraren och vilka bevekelsegrunder bär hon med sig in i ett projekt? (ibid.). “Proposing” bör inkludera realistiska tillvägagångssätt för att nå ett önskvärt mål, något som dock ofta innebär ett tänjande på gränserna kring vad som *anses* möjligt (s. 16). Till sist avser Marcuse med “Politicizing” vikten av att ställa frågor kring maktfördelning samt att visa hur en önskvärd utveckling potentiellt leder till konflikter. Inom ramen för den politisering som Marcuse efterfrågar, inbegrips också politisk organisering: “grassroots works, education (...) and a long-term approach to achieving the full potential of feasible results” (s. 16). Planeringsprojekt relaterar naturligtvis på olika sätt till rättvisa eller det den enskilde planeraren anser vara en önskvärd utveckling men även i en komplicerad situation, skriver Marcuse avslutningsvis, ska principen om ett kritiskt förhållningssätt bevaras (ibid.).

Med detta resonemang förespråkar Marcuse vad han kallar ett paradigmskifte inom kritisk planering som vi i vårt arbete med denna uppsats till fullo ställer oss bakom. Drabbas planeraren trots dessa principer av tvivel på sitt eget uppdrag kan hon alltid, med Marcuses ord, “join activists and community and grassroots organizations in putting the technical in the service of the just.” (ibid.).

7.3 Förslag på fortsatta studier

Under arbetets gång har vi vid flera tillfällen stött på kommentarer om behovet av sociala konsekvensanalyser, både specifikt för att komma igång med arbetet med Amiralstaden (se ex Dock, personlig kommunikation 29 februari 2016) men även för andra stadsbyggnadsprojekt. Baeten

(2012) konstaterar exempelvis att bristen på sociala konsekvensanalyser i samband med utvecklingen av stadsdelen Hyllie är problematisk och Fainstein (2010) anser att sociala konsekvensanalyser kan utgöra en av flera strategier för att arbeta mot en mer rättvis fördelning av stadens resurser. Det behövs mer kunskap kring framtagandet av funktionella sociala konsekvensanalyser och detta utgör grunden för flera av våra förslag rörande fortsatta studier. Vi menar att det finns behov av både studier kring tidigare exempel på hur sociala konsekvensanalyser har använts samt dess betydelse och effekter utifrån flera olika perspektiv. Då en social konsekvensanalys, precis som begreppet social hållbarhet, kommer fyllas med ett normativt innehåll baserat på vad som anses vara en önskvärd social konsekvens finns det också ett behov av att kritiskt granska vad exempelvis Malmö stad definierar som socialt önskvärda effekter.

Till sist anser vi att det finns ett stort behov av granskning av olika aspekter av bostadsbrist och -byggande. Utifrån vårt fokus på offentliga verksamheter ligger det nära till hands att gå vidare med specifika studier kring allmännyttan och hur kommunerna förhåller sig till exempelvis marknadsmässighet och vinster. Frågan om billiga bostäder är akut och det finns också flera nyutkomna arbeten och rapporter som vi nämnt i vår uppsats, exempelvis Länsstyrelsen Skånes (2015) *Bostadsbehov, planeringsläge och bostadsbyggande i Skånes kommuner* eller SABOs *Nyttan med allmännyttan* (2015). Här finns flera rättviseproblem som kräver genomlysning, exempelvis kring hur kommunen använder de vinster som de kommunala bostadsbolagen genererar.

Referenslista

Tryckta källor:

Althusser, Louis (1971) *Lenin and philosophy, and other essays*. New York: Monthly Review Press.

Baeten, Guy (2012) Normalising Neoliberal Planning: The Case of Malmö, Sweden. I: Tasan-Kok, Tuna och Baeten, Guy (red), *Contradictions of Neoliberal Planning: Cities, Policies, and Politics*. New York: GeoJournal Library, ss. 21-42.

Baetley, Timothy (2012) Sustainability in planning: the arc and trajectory of a movement, and new directions for the twenty-first-century city. I: Sanyal, Bishwapriya; Vale, Lawrence J. och Rosan, Christina D. (red). 2012. *Planning Ideas that Matter: Livability, Territoriality, Governance, and Reflective Practice*. Cambridge: MIT Press, ss. 91-124.

Billing, Peter och Stigendal, Mikael (1994) *Hegemonins decennier. Lärdomar från Malmö om den svenska modellen*. Diss. Malmö: Möllevångens Samhällsanalys.

Björnson, Moa (2013). Rosens röda matta. Stadsplanering på tjeiers villkor. *Tidsskriften Plan*, vol. 5-6, ss. 10-15.

Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling*. Karlskrona: Boverket internt (Regeringsuppdrag IJ2009/1746/IU)

Boverket (2012) *Bostadsbristen ur ett marknadsperspektiv*. Karlskrona: Boverket internt (Rapport 2012:18)

Brenner, Neil; Marcuse, Peter och Mayer, Margit (red.) 2009. *Cities for people, not for profit. Critical Urban Theory and the Right to the City*. Abingdon: Taylor and Francis.

Brown, Wendy (2015) *Undoing the Demos*. New York: Zone Books.

Clark, Eric (2014) Gentrifieringens ordning och enkelhet. I: Holgersson, Helena och Thörn, Catharina (red). 2014. *Gentrifiering*. Lund: Studentlitteratur, ss. 37-47.

Campbell, Heather och Marshall, Robert (2002) *Utilitarianism's Bad Breath? A Re-evaluation of the Public Interest Justification for Planning*. I: Fainstain, Susan S. och Campbell, Scott (red). 2011. *Readings in Planning Theory*. Upplaga 3. West Sussex: Blackwell Publishing Ltd, ss. 111-131.

- Dannestam, Tove (2009). *Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet*. Diss. Lunds universitet.
- Davidoff, Paul (1965) Advocacy and Pluralism in Planning. I: Fainstein, Susan S. och Campbell, Scott (red). 2011. *Readings in Planning Theory*. Upplaga 3. West Sussex: Blackwell Publishing Ltd, ss. 191-204.
- Davidson, Mark (2008) Spoiled Mixture: Where Does State-led 'Positive' Gentrification End?. *Urban Studies*, vol. 45(12), ss. 2385-2405, DOI: 10.1177/0042098008097105.
- Davidson, Mark (2010) Hacking Away at Sustainability: Science, Ideology and Cynical Blockage. *Human Geography*, vol. 3, ss. 83-90.
- Desai, Radhika (2010) Consumption demand in Marx and the current crisis. *Research in Political Economy*, vol 26, ss. 101-143.
- Fainstein, Susan och Campbell, Scott (red.) 2011. *Readings in Planning Theory*. Upplaga 3. West Sussex: Blackwell Publishing Ltd.
- Fainstein, Susan (2010) *The Just City*. Ithaca: Cornell University Press.
- Fairclough, Norman (1992) *Discourse and Social Change*. Cambridge: Polity Press.
- Fischer, Frank (2003) Public Policy as Discursive Construction: Social Meaning and Multiple Realities. I: Fainstein, Susan S. och Campbell, Scott (red). 2011. *Readings in Planning Theory*. Upplaga 3. West Sussex: Blackwell Publishing Ltd, ss. 445-462.
- Florida, Richard (2006) *Den kreativa klassens framväxt*. Göteborg: Daidalos.
- Foucault, Michel (2008) *The Birth of Biopolitics: Lectures at the College de France, 1978-1979*. London: Palgrave Macmillan UK.
- Gramsci, Antonio (1971) *Selections from the Prison Notebooks of Antonio Gramsci*. New York: International Publishers.
- Gressgård, Randi (2015) The power of (re)attachment in urban strategy: interrogating the framing of social sustainability in Malmö. *Environment and Planning*, vol. 47, ss. 108-120.
- Gustafsson, Jennie (2015) *Kittel, hjärta eller nav. En kritisk diskursanalys av ett folkbiblioteks stadsdelsutvecklingsuppdrag*. Lunds universitet, Institutionen för kulturvetenskaper.
- Habermas, Jürgen (1984) *The Theory of Communicative Action: Reason and the rationalization of society*. Boston: Beacon Press.

- Hall, Stuart (2011) THE NEO-LIBERAL REVOLUTION. *Cultural Studies*, vol. 25:6, ss. 705-728
- Hart, Gillian (2012) *Disabling Globalization. Places of Power in Post-Apartheid South Africa*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Hartman Magnusson, Ylva och Karlberg, Elsa (2013) *Var unik!: en litteraturstudie kring stadsprofilering som verktyg vid stadsplanering*. Sveriges Lantbruksuniversitet, fakulteten för Landskapsarkitektur.
- Harvey, David (1996). The Environment of Justice. I: Merrifield, Andy och Swyngedouw, Erik (red). 1996. *The Urbanization of Injustice*. London: Lawrence & Wishart Ltd, ss. 65-99.
- Harvey, David (2008) The right to the city. *New Left Review*, vol. 53, s. 23-40.
- Hedin, Karin; Clark, Eric; Lundholm, Emma; Malmberg, Gunnar (2012) Neoliberalization of Housing in Sweden: Gentrification, Filtering, and Social Polarization. *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 102(2), ss. 443–463.
- Holgersen, Ståle (2013) Spatial planning as a condensation of social relations: A dialectic approach, i *Planning Theory* (DOI: 10.1177/1473095213501672)
- Holgersen, Ståle (2014) *The Rise (and Fall?) of Post Industrial Malmö. Investigations of city-crisis dialectics*. Diss. Lunds universitet.
- Holgersson, Helena och Thörn, Catharina (red.) 2014. *Gentrifiering*. Lund: Studentlitteratur.
- Jacobsson, Katarina och Sjöberg, Katarina (red.) 2012. *Pondering on methods. A variety of methodological concerns*. Lund: Faculty of Social Sciences, Lund University.
- Kolankiewicz, Marta (2012) When discourse ends: The discursive and the non-discursive in Laclau and Mouffe's discourse theory and in Fairclough's critical discourse analysis. I: *Pondering on methods, A variety of methodological concerns*. Lund: Faculty of Social Sciences, Lund University, ss. 123-136.
- Lees, Loretta (2008) Gentrification and Social Mixing: Towards an Inclusive Urban Renaissance?. *Urban Studies*, vol. 45(12), ss. 2449-2470.
- Lefebvre, Henri (1974/1992) *The Production of Space*. Hoboken: Wiley-Blackwell.
- Listerborn, Carina (2015) Geographies of the veil: violent encounters in urban public spaces in Malmö, Sweden. *Social & Cultural Geography*, vol. 16:1, ss. 95-115.
- Länsstyrelsen Skåne (2015) *Bostadsbehov, planeringsläge och bostadsbyggande i Skånes kommuner - Regleringsbrevsuppdrag 48, 2015*. Länsstyrelsen i Skåne län. 2015:30.

Loopmans, Maarten och Dirckx, Toon (2012) Neoliberal Urban Movements?: A Geography of Conflict and Mobilisation over Urban Renaissance in Antwerp, Belgium. I: Tasan-Kok, Tuna och Baeten, Guy (red), *Contradictions of Neoliberal Planning: Cities, Policies, and Politics*. New York: GeoJournal Library, ss. 99-116.

Lind, Hans och Mjörnell, Kristina (red.) 2015. *Social hållbarhet med fokus på bostadsrenovering. En antologi*. Lund: SIREn, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut/ Lunds universitet

Malmö stad (2015a) *Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö*. Malmö: Stadskontoret.

Malmö stad (2015b) *Beslutsunderlag, Amiralstaden/Next stop Rosengård*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Malmö stad (2015c) *Budget 2015: Med plan för 2016-2020*. Malmö: Kommunfullmäktige.

Malmö stad (2015d) *Lärdomar från områdesprogram för ett socialt hållbart Malmö*. Malmö: Malmö stad.

Malmö stad (2015e) *Malmö stads kunskapsunderlag till Sverigeförhandlingen: Nyttobeskrivningar till följd av höghastighetstågsutbyggnad och storstadssatsningar*. Malmö: Malmö stad.

Malmö stad (2014a) *Arbetslöshet och sysselsättning i Malmö 2014 – en översikt*. Malmö: Arbetsmarknads-, gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen.

Malmö stad (2014b) *Arkitekturstaden Malmö: tillägg till översiktsplan för Malmö*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Malmö stad (2014c) *Slutrapport från Kommission för ett socialt hållbart Malmö - Nu fråga om förslag på inriktning av det fortsatta arbetet för en socialt hållbar utveckling*. Malmö: Stadskontoret.

Malmö stad (2012) *Stadens rumsliga påverkan på hälsa*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Malmö stad (2011) *Områdesprogrammet | Holma-Kroksbäck*. Malmö: Hyllie stadsförvaltning.

Malmö stad & DIS/ORDER (2015) *Amiralstaden Hösten 2015*. Malmö: Miljöförvaltningen och DIS/ORDER.

Malmö stad & Svensson, Anders (2013) *Amiralstaden. Från delande motorväg till belande stadsgata*. Malmö: Stadskontoret och CaseLab.

Marcuse, Peter (2010a) Changing Times, Changing Planning: Critical Planning Today. *Progressive Planning. The Magazine of Planners Network*, vol. 182, ss. 13-16.

Massey, Doreen (1996) *Space/Power, Identity/Difference: Tensions in the City*. I: Merrifield, Andy och Swyngedouw, Erik (red), *The Urbanization of Injustice*. London: Lawrence & Wishart Ltd, ss. 100-116.

Mirowski, Philip (2014) *Never Let a Serious Crisis Go to Waste: How Neoliberalism Survived the Financial Meltdown*. London and New York: Verso Books.

Mouffe, Chantal (2013) *Agonistics, Thinking the World Politically*. London and New York: Verso Books.

Mouffe, Chantal (2008) *Om det politiska*. Hägersten: Tankekraft Förlag.

Möllerström, Veselinka (2011) *Malmö's omvandling: Från arbetarstad till kunskapsstad. En diskursanalytisk studie av Malmö's förnyelse*. Diss. Lunds universitet.

Nylund, Katarina (2014) Conceptions of justice in the planning of the new urban landscape – Recent changes in the comprehensive planning discourse in Malmö, Sweden. *Planning Theory & Practice*, vol. 15:1, ss. 41-61, DOI: 10.1080/14649357.2013.866263.

Philo, Chris och Kearns, Gerry (1993) *Culture, History, Capital: A Critical Introduction to the Selling of Place*. I: Gerry Kearns & Chris Philo (red.). *Selling Places. The City as Cultural Capital, Past and Present*. Oxford: Pergamon Press, ss. 1-31.

Poulantza, Nicos (1976) The capitalist state: A reply to Miliband and Laclau. *New Left Review*, vol. 95:1: 63-83.

Poulantza, Nicos (2000) *State, Power, Socialism*. London: Verso.

Pries, Johan (2013) David Harvey och det förflutnas geografi. *Tidsskriften Scandia*, vol. 79:2, ss. 137-144.

SABO (2015) *Nytta med allmännyttan. En sammanfattning av ett forskningsprojekt*. Stockholm: Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag.

SFS 2007:1091. *Lag om offentlig upphandling*. Stockholm: Finansdepartementet.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Näringsdepartementet.

Socialstyrelsen. (u.å.). *Svenska lärdomar av Marmotkommissionens rapport Closing the Gap*. Stockholm: Socialstyrelsen.

Stevenson, Deborah (2003) *Cities and Urban Cultures*. Maidenhead: Open University Press.

Stigel, Jørgen och Frimann, Søren (2006) City Branding - All Smoke, No Fire? *Nordicom Review*, vol 27.2, ss. 245-268.

Stigendal, Mikael och Östergren, Per-Olof (2013) *Malmös väg mot en hållbar framtid, hälsa, välfärd och rättvisa*. Upplaga 3. Malmö: Holmbergs AB.

Stockholms läns landsting (2010) *Mötesplatser i Stockholmsregionen*. Stockholm: Regionplanekontoret, 2010:2.

Swyngedouw, Erik (2007). Impossible "Sustainability" and the Postpolitical Condition. I: R. Kreuger, & D. Gibbs (red.), *The sustainable development paradox: urban political economy in the United States and Europe*. New York: The Guilford Press, ss. 13-40.

Tasan-Kok, Tuna och Baeten, Guy (red.) 2012. *Contradictions of Neoliberal Planning: Cities, Policies, and Politics*. New York: GeoJournal Library.

Van Dijk, Teun A. (1993) Principles of critical discourse analysis. *Discourse and Society*, vol. 4(2), ss. 249-283.

WCED (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Förenta Nationerna.

Winter Jørgensen, Marianne och Phillips, Louise (2002) *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.

Digitala källor:

Fürstenberg, Claes. (16-12-2009). Så ser bilden av Malmö ut i världen. *Sydsvenskan*. Hämtad från: <http://www.sydsvenskan.se/malmo/sa-ser-bilden-av-malmo-ut-i-varlden/> [04-02-2016]

Häggström, Bibi. (27-05-2012). En allt mer ojämlik stad. *Sydsvenskan*. Hämtad från: <http://www.sydsvenskan.se/malmo/en-alltmer-ojamlik-stad/> [04-02-2016]

Institutet för hållbar stadsutveckling (u.å.). *Om ISU: Institutet för hållbar stadsutveckling*. Hämtad från: <http://isumalmo.se/om-isu/> [2016-03-02]

Magnusson, Erik. (06-02-2016). Kritik mot alltför snabb snabbtågsprocess. *Sydsvenskan*. Hämtad från: <http://www.sydsvenskan.se/sverige/kritik-mot-allt-for-snabb-snabbtagsprocess/> [04-02-2016]

Malmö stad 1 (u.å.) *Det fortsatta arbetet för ett socialt hållbart Malmö*. Hämtad från: <http://malmo.se/Kommun--politik/Socialt-hallbart-Malmo/Det-fortsatta-arbetet.html> [2016-01-29]

Malmö stad 2 (u.å.) *Hört om Malmökommissionen*. Hämtad från: <http://malmo.se/Kommun--politik/Socialt-hallbart-Malmo/Kommission-for-ett-socialt-hallbart-Malmo/Hort-om-Malmokommissionen.html> [2016-02-14]

Nationalencyklopedin [NE]. (2016). *Sektorisering*. Hämtad från: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/sektorisering> [01-03-2016]

Nya Moderaterna (2015-11-03). *Ekonomi och skatter*. Hämtad från: <http://www.moderat.se/ekonomi-och-skatter> [2016-03-02]

Lönnaeus, Olof. (05-06-2013). Malmöbo fick träffa Obama. *Sydsvenskan*. Hämtad från: <http://www.sydsvenskan.se/sverige/malmo-bo-fick-traffa-obama> [04-02-2016]

Polis. A collaborative blog about cities around the world. (29-09-2010b). *Interview with Peter Marcuse: Critical Urban Theory and The Right to the City*. Hämtad från: <http://www.thepolisblog.org/2010/09/interview-with-peter-marcuse-critical.html> [01-03-2016]

Bilaga 1.

Då vi varit två i arbetet med denna uppsats följer nedan en redogörelse för hur arbetsfördelningen sett ut. Vi ser det som ett gemensamt projekt då vi kontinuerligt spånat idéer, läst litteratur, kritiserat oss själva, strukturerat och skrivit på uppsatsen *tillsammans*. Merparten är också producerad av oss båda. Men med en ambition om transparens listar vi här upp de avsnitt där en av oss varit huvudförfattare. Om inget anges har vi båda arbetat med avsnittet till en sådan grad att vi inte kan säga att en av oss haft huvudansvaret. Vi utelämnar flera delkapitel i listan för att underlätta läsbarheten (ex. står inget namn efter *Kapitel 1. Inledning* vilket innebär att det är producerat gemensamt).

Kapitel 1. Inledning

Kapitel 2. Bakgrund: Amiralstaden och Malmökommissionen

- 2.1 Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö - Elsa

Kapitel 3. Teoretisk referensram

- 3.1 Kritisk Diskursanalys (CDA) - Ylva
- 3.2 Kritisk urbangeografi - Ylva
- 3.3 Planeringsteori - Elsa

Kapitel 4. Tidigare forskning

- 4.1 Neoliberal tendenser inom stadsstyret - Ylva
- 4.2 Social hållbarhet i den neoliberal staden - Elsa
- 4.3 Malmö blir (socialt) hållbart - Ylva

Kapitel 5. Metodologi

- 5.1 Faircloughs tredimensionella modell
- 5.2 Analytiskt tillvägagångssätt
- 5.3 Metoddiskussion, etik och reflektion - Elsa

Kapitel 6. Analys

- 6.1 Analysnivå 1: Text och diskursiv praktik
 - 6.1.1 *Analys av dokumenten om Malmö* - Elsa
 - 6.1.2 *Analys av möte 1 och möte 2* - Ylva
 - 6.1.3 *Analys av dokument rörande Amiralstaden* - Ylva
- 6.2 Analysnivå 2: Social praktik - Elsa
- 6.3 Slutsatser och resultat

Kapitel 7. Diskussion

- 7.1 Den socialt hållbara planeringens gränser
- 7.2 Metareflektion - Ylva
- 7.3 Förslag på fortsatta studier